Dimensiones
Envergadura: 15,84 m.
Longitud: 11,89 m.
Altura: 3,99 m.

Motor
Jaguar VIC Amstrong Siddeley de 50 Hp.

Prestaciones
Velocidad máxima: 212 km/h.
Techo operativo: 5.485 m.
Alcance: 724 km.

Capacidad
10 pasajeros.



Cobham conversa con Geoffrey de Havilland, junto al DH 61 Giant Moth.

DH Giant Moth de Alan Cobham

Uno de los verdaderos pioneros de la aviación comercial durante la década de los 20, Sir Alan Cobham, hizo probablemente más por Inglaterra que ningún otro para introducir los placeres del vuelo entre la gente. Nacido el 6 de mayo de 1894, sirvió durante tres años con la Artillería en Francia durante la Primera Guerra Mundial, antes de ser transferido a los Royal Flying Corps y más tarde a la RAF. Inmediatamente después del armisticio se compró un avión de entrenamiento excedente de la guerra, marca AVRO 504K, en el que organizaba excursiones para el público llevando a más de 5.000 personas en el primer año. Un par de años después voló con el Havilland Hire Service, llevando pasaje y carga con destino a cualquier parte del continente europeo.

Durante los años de éxito le ocurrieron incontables aventuras. Cobham voló en un servicio postal aéreo entre España y el norte de Africa y sus servicios fueron alquilados para tours por Africa y el Medio Este. También realizó el primer vuelo que atravesó el canal con un avión ultra ligero marca DH 53 Humming Bird, y en 1924 ganó la Copa Aérea del Rey.

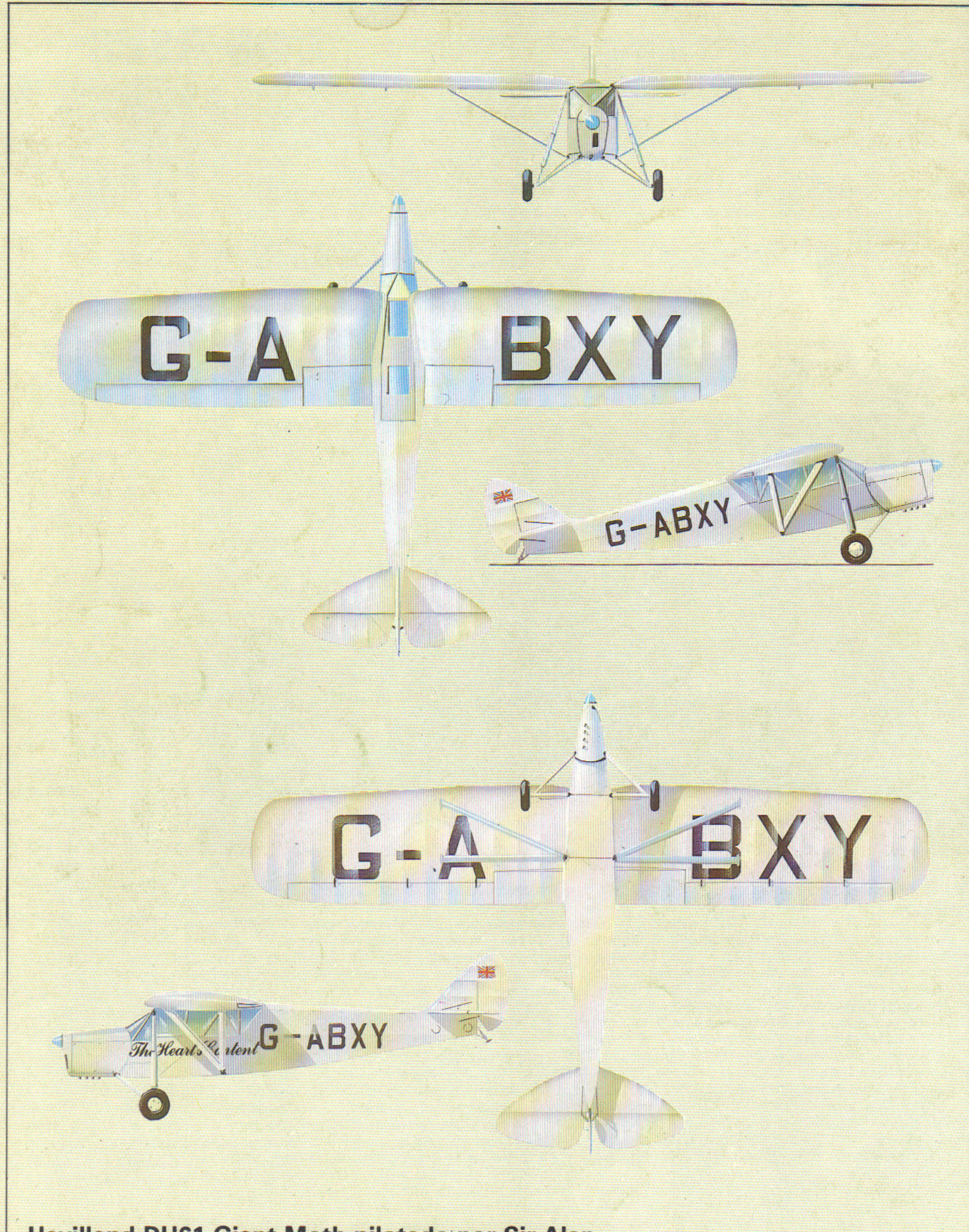
Además llevó a Sir Sefton Brancker a la India para que examinara la posibilidad de crear líneas aéreas comerciales al sub-continente y hacer un estudio inicial de una ruta aérea a Ciudad del Cabo.

Fue en el verano de 1926 cuando hizo un vuelo histórico a Australia en **un avión flotante** marca DH 50, regresando el 1 de octubre del mismo año teniendo una tumultuosa bienvenida y otorgándosele el título de Caballero.

Finalmente, en 1927, circunnavegó el continente africano en un Short Singapore. Durante los años 30 Sir Alan Cobham se mantuvo en la boca del público por su famoso espectáculo del Día Nacional de la Aviación con el que recorrió pueblos y ciudades de Inglaterra organizando excursiones para muchísima gente.
En 1929 había decidido presentar ante las autoridades municipales para convencerles de la importancia de los aeródromos para la aviación comercial y deportiva. Con este propósito voló en un Havillan DH 61 Giant Moth de 10 asientos llamado «Youth of Britain».

Muchos de los futuros pilotos y miembros de tripulaciones de la RAF también reciben su bautismo de aire gracias a la empresa de este gran pionero.

Al menos 30 de los actuales aeródromos municipales construidos por el esfuerzo de Cobham.



Havilland DH61 Giant Moth pilotado por Sir Alan Cobham, Stag Lane, Hertfordshire, mayo de 1929

Dimensiones
Envergadura: 9,14 m.
Largo: 8,79 m.
Altura: 3,73 m.

Motor
Rolls Royce «R» de 2.350 CV.

Prestaciones
Velocidad máxima: 655,08 km/h. (récord mundial) al nivel del mar.
Techo operativo: no medido nunca.

Alcance:
Nunca comprobado.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (18)



John Boothman (tercero por la derecha) fotografiado con otros miembros de la flota de High Speed de la RAF. El 29 de septiembre de 1931 ganó el trofeo Schneider en un Supermarine S 6B de carreras floatplane, diseñado por Reginald J. Mitchell. Boothman fue un piloto excepcional, con la experiencia y habilidad necesarias para volar en una carrera de prototipos hasta el límite máximo.

Supermarine S 6B de John Boothman

La historia de la aviación ha ido estando jalonada por pruebas de competición, cuya meta ha sido la culminación de una tecnología acelerada. El famoso trofeo Schneider, por el que entre 1912 y 1931 compitieron **seaplanes** de carreras, fue un acontecimiento que fomentó constantes esfuerzos para avanzar en ese dramático atributo de los aviones: la velocidad.

En 1927 el Reino Unido ganó la competición cuando el Flight Lieutenant S. N. Webster pilotó el **Supermarine S5** de R. J. Mitchell a una velocidad récord de 453,59 km/h. Dos años más tarde el Flying Officer H. R. D. Waghorn llevó al **Supermarine S6** a la victoria desde Ryde, en la isla de Wight a una velocidad de 528,88 km/h. A Gran Bretaña sólo le faltaba ganar la competición en 1931 para llevarse directamente el codiciado trofeo, de acuerdo con las reglas.

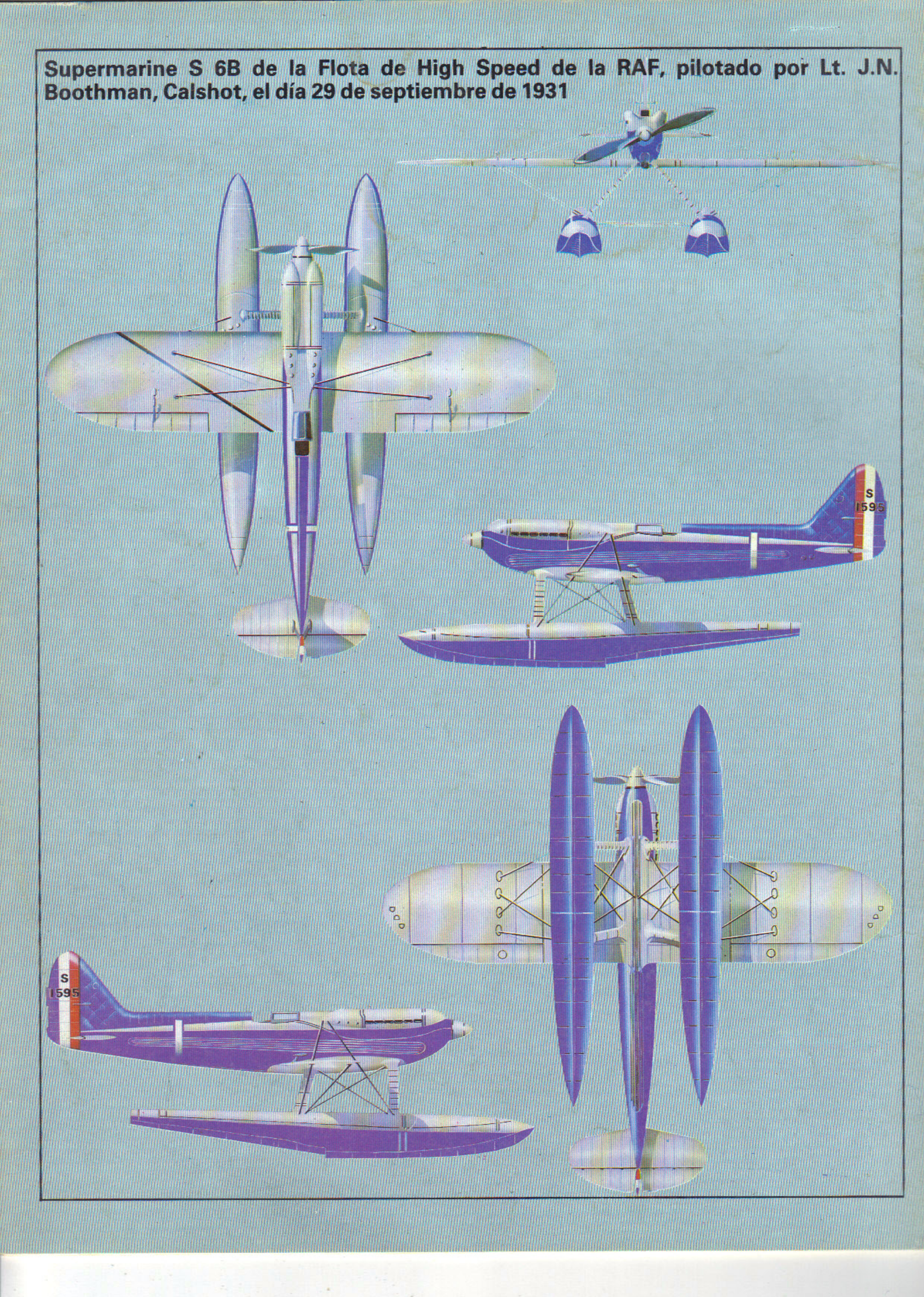
El Gobierno británico, debido a la situación económica, retiró su apoyo al equipo nacional de carreras en 1931. Pero Lady Houston se lanzó a la brecha aportando los fondos necesarios y la Royal Air Force High Speed Flight tuvo su base en Calshot, en Hampshire, junto a las aguas de Southampton. Entre la pequeña partida de pilotos que se agrupaba bajo el Wing Commander, A. H. Orlebar, para participar en el concurso, se encontraban los Flight Lieutenant, G. H. Stainforth y J. N. Boothman, ambos pilotos experimentados, que habían volado en la Marine Aircraft Experimental Establishment, en Felixstowe.

Los **seaplanes S 6B,** de los cuales dos —serializados con nos. S1595 y S1596— iban preparados, no eran sino una evolución directa del **S6** de 1929 que conservaban los soberbios motores Rolls-Royce de doce cilindros enfriados por agua. Con mejores carburantes y sobrecarga aumentada, la potencia de salida de aquellos motores había subido de 1.900 a 2.350 caballos de vapor.

Según se aproximaba el día de la competición, quedó claro que los participantes extranjeros no estarían preparados con tiempo. Italia se retiró, mientras que el concursante francés se estrelló cerca de Marsella, matándose el piloto y dando, por tanto, ventaja a Inglaterra. Fue Boothman quien el 29 de septiembre pilotó el **S1595** a través de las siete etapas establecidas en la carrera, a una velocidad media de 547,31 km/h. y fue declarado vencedor oficialmente, dando así por fin la victoria a Inglaterra. Esa misma tarde Stainforth estableció un nuevo récord mundial absoluto, con los 610,05 km/h., y algunos días más tarde lo elevó a 655,08 km/h. Ambos pilotos fueron recompensados, subsiguientemente, con la Air Force Cross. Como dijo Orlebar al describir los sucesos: «El mérito lo tiene el cerebro que lo concibió, no las manos que lo pilotaron, pero las manos se divirtieron mucho...».

John Nelson Boothman, nacido en County Wicklow Irlanda, en febrero de 1901, se había incorporado a la RAF a principios de los años 20. Considerado como piloto excepcional, se le adscribió al Experimental Establishment para vuelo y armamento de Martlesham Heath, que después se trasladó a Felixstowe. Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial había ascendido al rango de Wing Commander y en 1943 al de Air Commodore, la 106 escuadrilla de reconocimiento fotográfico en Benson, Oxfordshire. Pilotó el Spitfire High Speed, un avión que había sido preparado para sobrepasar, más adelante, el récord mundial de velocidad en 1939, como su aparato personal. En él, Boothman realizó numerosas operaciones durante 1944, particularmente sobre la cabeza de playa de Normandía, por las que fue recompensado con la Cruz de Distinguished Flying. Por sus señaladas hazañas fue galardonado con numerosas condecoraciones extranjeras y, después de la guerra, con el título de Sir y como mariscal del aire Boothman llegó a comandante en jefe de la Coastal Comand de la RAF.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte


Supermarine S 6B de la Flota de High Speed de la RAF, pilotado por Lt. J.N. Boothman, Calshot, el día 29 de septiembre de 1931
S
1595
S
1595

Dimensiones
Envergadura: 11,2 m.
Longitud: 7,62 m.
Altura: 2,13 m.

Motor
Havilland Gipsy III de 120 Hp.

Prestaciones
Velocidad máxima: 201 km/h.
Techo operativo: 3.960 m.
Alcance: (normal) 708 km. (al añadirle un tanque de fuel extra) 5.795 km.



El DH Puss Moth de James Mollison

A Jim Mollison se le debe reconocer como uno de los mayores pioneros (trailblazing) de aquella romántica era de la aviación durante la Guerra, cuando tantos vuelos históricos fueron hechos por solitarios hombres y mujeres que abrían rutas de larga distancia que hoy vuelan las líneas aéreas comerciales.

Nacido el 19 de abril de 1905, Mollison fue destinado a la Royal Air Force en 1923, pero transferido a la Reserva cinco años más tarde como instructor de vuelo.

Después, se trasladó a Australia, donde trabajó como piloto de líneas aéreas entre Sydney y Melbourne. Influenciado por el famoso vuelo en solitario Inglaterra-Australia realizado por Amy Johnson (con quien después se casó), Mollison adquirió un Havilland DH 60G Gipsy Moth, matriculado VH-UFT, y en julio de 1931 estableció una nueva marca de vuelo en solitario Australia-Inglaterra, volando desde Wyndham a Pevensey Sands.

Durante un intento de vuelo en solitario, que hizo poco después, de Inglaterra a Ciudad del Cabo, llegó a Egipto en un tiempo récord de 37 horas.

Su siguiente avión fue un DH80A Puss Moth, matriculado G-ABKG, que fue modificado poniéndole un solo asiento y acondicionado con un tanque extra de fuel. Con este avión, Mollison consiguió el récord a Ciudad del Cabo, que entonces tenían Peggy Salaman y Gordon Store, despegando de Lympnine en Kent el día 24 de marzo de 1932; volando vía Sahara y Costa Oeste de Africa, llegó a Ciudad del Cabo después de un vuelo de 4 días, 17 horas y 50 minutos.

Charles Lindbergh y Amelia Earhart hicieron vuelos en solitario este-oeste cruzando el Atlántico Norte durante 1932, pero Jim Mollison decidió hacer un doble cruce, saliendo de Irlanda. Con este propósito, adquirió un nuevo Puss Moth, matriculado G-ABXY, al que llamó «The Heart's Content». Despegó de una playa cercana a Dublín el 18 de agosto de 1932, hizo escala en Newfoundland y aterrizó en Pennfield Ridge, New Brunswick, después de un vuelo de 31 horas 20 minutos, completando así el primer vuelo este-oeste en solitario cruzando el Atlántico. Sin embargo, fue persuadido de intentar el vuelo de regreso.

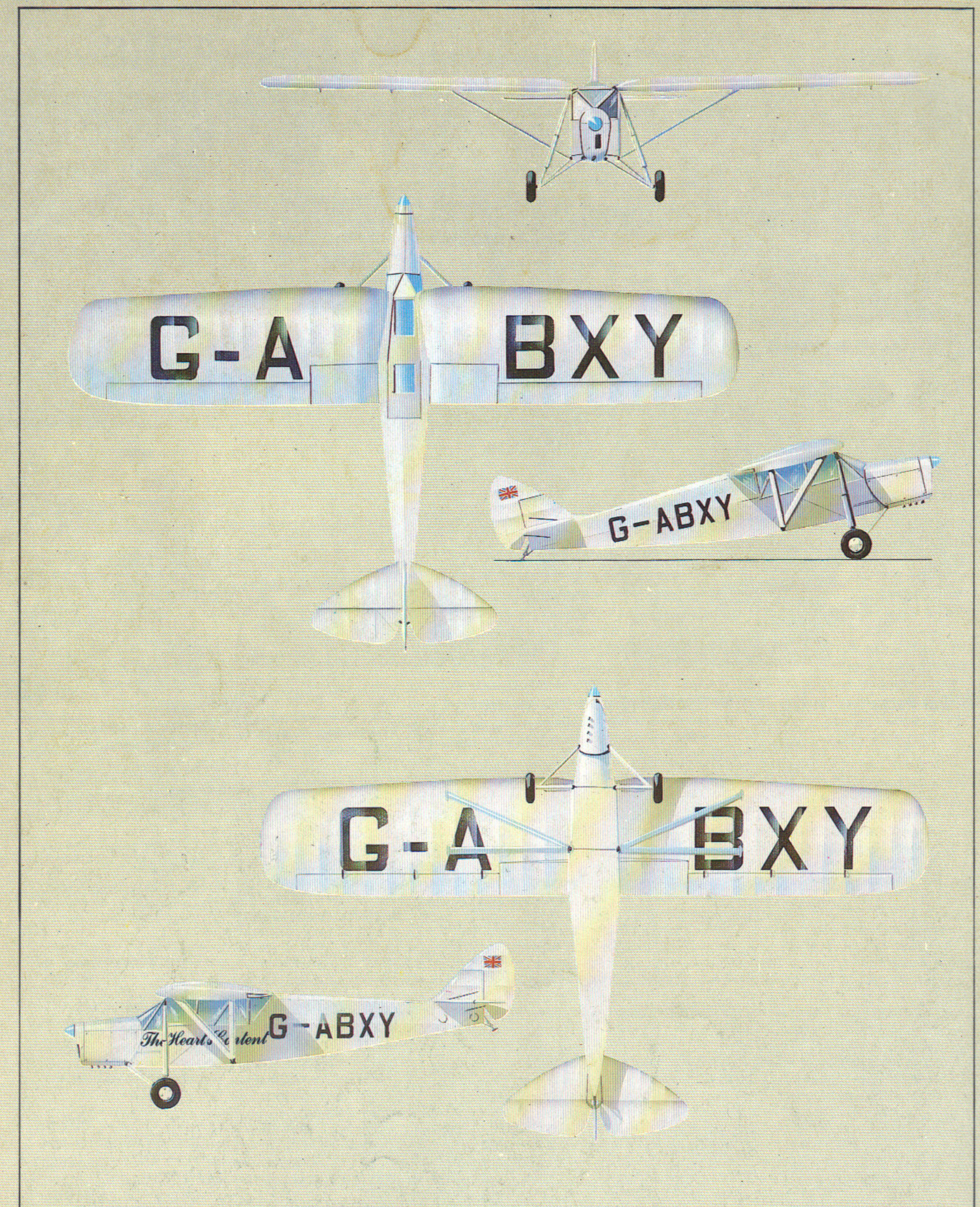
Mollison volvió su atención al Atlántico Sur, ya que todavía nadie lo había cruzado este-oeste en solitario. De nuevo volando en el Heart's Content, despegó de Lympne el 6 de febrero de 1933, dirigiéndose hacia Thies in French, Africa Oeste, desde donde salió hacia el Atlántico, a Port Natal en Brasil, aterrizando 17 horas y 40 minutos más tarde.

Después de otro vuelo a Río de Janeiro, Mollison y su Puss Moth volvieron a Inglaterra por mar. Después, el Heart's Content fue vendido a H. L. Brook para un intento de batir el récord a Australia, pero el famoso avión estaba dañado después de haber sido reparado de las averías producidas por un aterrizaje forzoso en Genholac, Francia, el día 28 de marzo de 1934.

Poco después, Jim Mollison, acompañado por su mujer, hizo un nuevo cruce del Atlántico en un Havilland Dragon, y en la carrera MacRobertson de Inglaterra a Australia, los Mollison establecieron una nueva marca de velocidad Inglaterra-India, antes de que su Havilland Comet fuera retirado de la carrera por problemas mecánicos.

Durante la Segunda Guerra Mundial, Mollison sirvió en el Ferry Comand de la RAF, cruzando muchas veces el Atlántico, llevando aviones americanos a Inglaterra, y fue nombrado Miembro del Imperio Británico en 1946. Murió en 1959.

Córtese por la línea de puntos y coleccionese aparte.



PUSS MOTH DE HAVILLAND DH 80A, pilotado por James Mollison en el primer vuelo en solitario cruzando el Atlántico Sur, en febrero de 1933

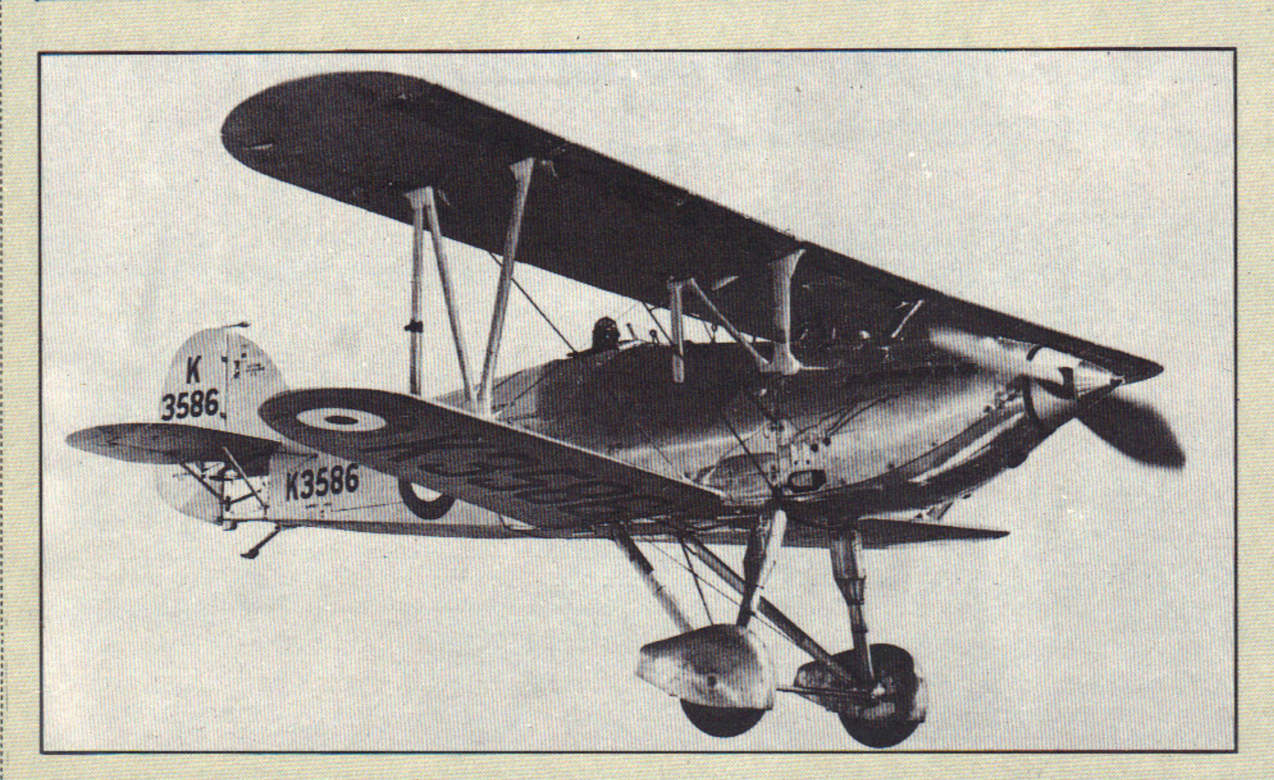
Dimensiones
Envergadura: 9,1 m.
Longitud: 8,9 m.
Altura: 3,1 m.

Motor
Rolls-Royce Kestrel VIS, de 600 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 370 km/h.
Techo operativo: 9.000 m.
Alcance aproximado: 416 km.

Armamento
Dos ametralladoras Vickers de 0,303 pulgadas (7,69 mm).

LOS ASES Y SUS AVIONES (20)



Arriba: El High-Speed Fury pasó su bautismo del aire pilotado por Bulman el 3 de mayo de 1933. Usado corrientemente para pruebas, fue pilotado en gran número de vuelos experimentales y se le fotografía con las tablillas dirigidas hacia el borde de ataque en las alas superiores. Fue pilotado con alas cónicas, tal como se representa en el dibujo, por Bulman en el Show aéreo SBAC.

Hawker Fury de George Bulman

Paul Ward Spencer Bulman (invariablemente conocido como «George» debido a su costumbre de dirigirse así a cualquiera y a todos en general), fue, probablemente, el más conocido, más respetado y más popular de todos los pilotos de pruebas entre las dos guerras mundiales.

Se le consideró ciertamente como el decano de su profesión durante más de veinte años. Nacido el 8 de abril de 1896, Bulman comenzó a trabajar como joven empleado en el Banco de Inglaterra, a los 17 años, y sirvió en artillería durante los primeros meses de la Primera Guerra Mundial, antes de trasladarse a la Royal Flying Corps, en 1915. Antes del armisticio era ya bien conocido como maestro (director, capitán) del Sopwith Camel y ya era Flight Lieutenant de la RAF.

Becado con nombramiento permanente, Bulman fue agregado al Engine Flight en los cuarteles del Royal Aircraft el 19 de octubre de 1919, bajo las órdenes de Roderick Hill, piloto de pruebas de gran talento, jefe de escuadrilla y, más tarde, mariscal jefe del aire con título de Sir. Fue allí donde Hill, Bulman, T. A. Langford Sainsbury, «Teddy» Gerrard y otros tantos fueron desentrañando penosamente los verdaderos principios científicos de la aviación de pruebas, que iban a colocar a la industria de aviación inglesa en tan buen puesto durante los siguientes treinta años.

Después de los vuelos de pruebas en Barnborough —que incluían una considerable cantidad de contratos para volar por parte de diversas empresas comerciales— George Bulman ingresó en la firma H. G. Hawker Engineering en 1925. En consecuencia fue él quien llevó al diminuto avión ligero Cygnat al primer puesto en la carrera por etapas de las 100 millas de la Lypne International de aquel año y ganó la competición para aviones ligeros del «Daily Mail» en 1926.

Cuando fue nombrado piloto de pruebas, Bulman realizó sus primeros vuelos en el Hawker Danecock, en el Heron y el Horsley en 1925, el Hornbill en 1926 y el Hawfinch y el Harrier en 1927; el Hart Tomtit y F20/27 en 1927 y el Hornet en 1929.

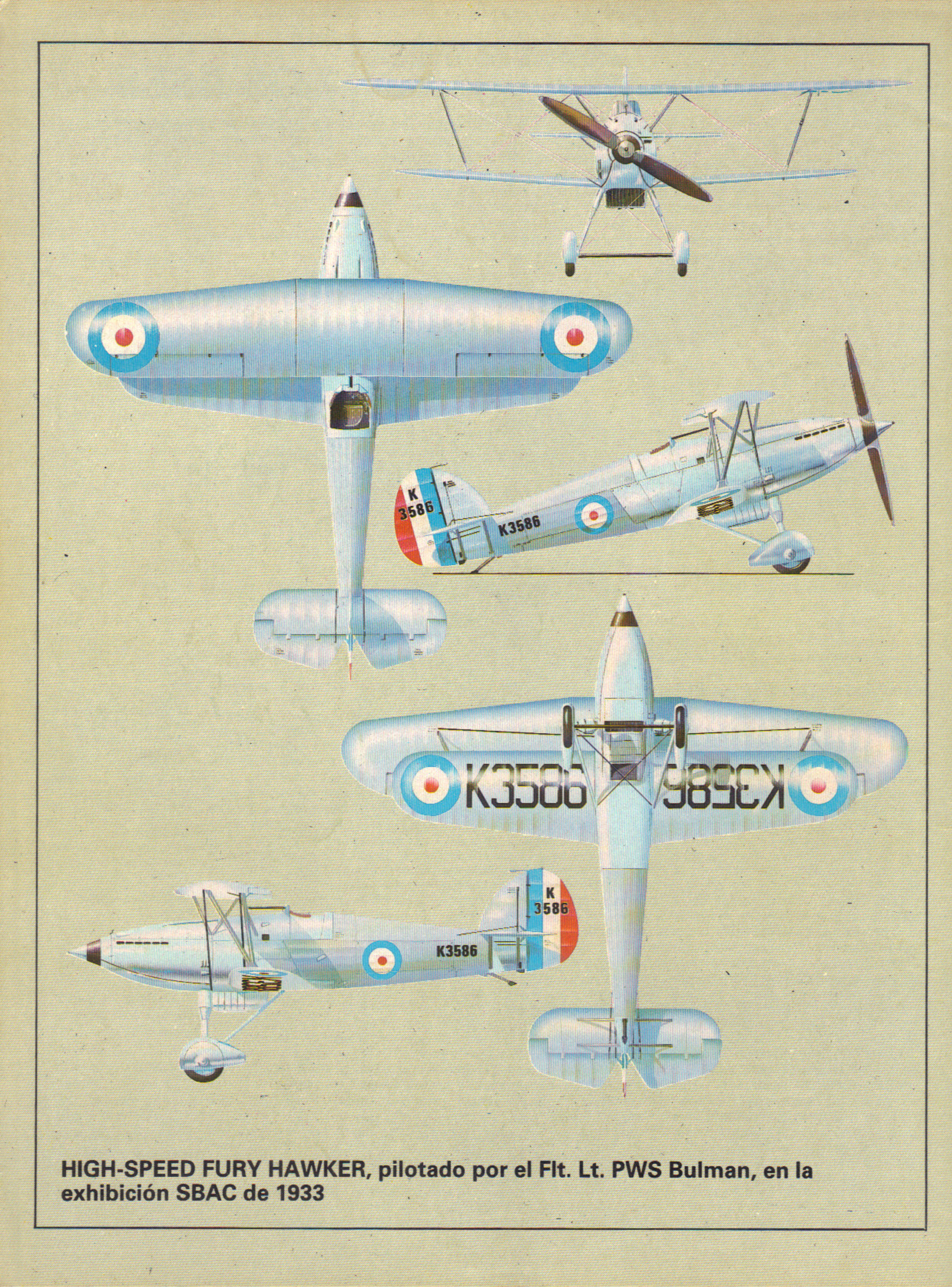
Como los pedidos de producción de las variantes del Hart y del Fury se incrementaron rápidamente, a Bulman se le unieron Jerry Sayer y después Philip Lucas. Desde 1930 en adelante, estos pilotos realizaron una enorme cantidad de pruebas experimentales y de producción. Las sucesivas apariciones anuales de la RAF en Hendon representaban imponentes exhibiciones acrobáticas con el Hawker Fury, y fue en el High-Speed Fury, tan sorprendentemente bello, con número de serie K3586, en el que Bulman realizó una de las demostraciones acrobáticas más brillantes de todos los tiempos, durante la exhibición SBAC de 1933.

Fue también Bulman quien primero voló en el prototipo del Hurricane en noviembre de 1935, año en el que fue nombrado director de la Hawker Aircraft Limited. Era la primera vez, desde la era de Harry Hawker, que un piloto de pruebas en activo veía así reconocida su labor. Aunque continuó realizando vuelos de pruebas en número considerable, el grueso de los vuelos experimentales recayó entonces en su formidable equipo de pilotos.

Los últimos aviones que Bulman pilotó de pruebas fueron el Typhoon y el Tempest, y en 1945 se retiró de la aviación para dirigir sus asuntos privados en Epsom Group.

El capitán «George» Bulman, CBE, MC, AEC, murió en 1963 dejando tras sí una profesión muy ardua, que tanto debía a su ejemplo de brillante seguridad.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



HIGH-SPEED FURY HAWKER, pilotado por el Flt. Lt. PWS Bulman, en la exhibición SBAC de 1933

Dimensiones:
Envergadura: 13,41 m.
Longitud: 9,83 m.
Altura: 2,85 m.

Motor:
Wright YR 1820 de 670 CV.

Prestaciones:
Veloc. máxima: 285 km/h.
Techo operativo: 4.620 km.
Alcance: 725.

Armamento:
Cinco ametralladoras de 0,3 +
Carga máxima en bombas: 180 kg.

El Curtiss Shrike de Horace Hickam

Al prosperar los cargos por corrupción en los contratos del servicio aéreo (que más tarde se probaron ser sin fundamento), y con la consiguiente cancelación de las concesiones a las líneas comerciales, la tarea de transportar el correo en los Estados Unidos recayó en la aviación U.S.A. en febrero de 1934, comenzando esta tarea en febrero de 1934.

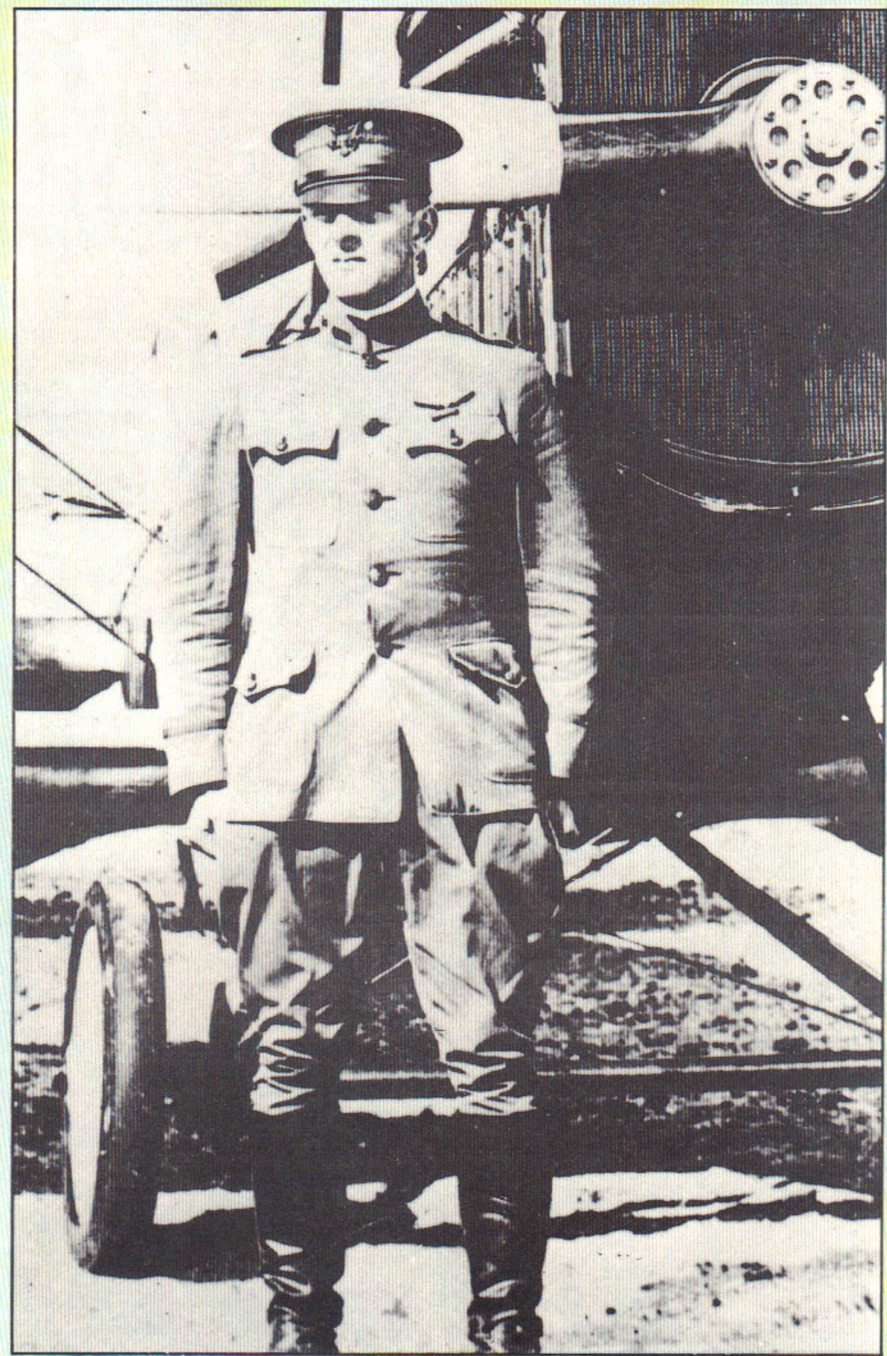
Desprovistos por completo de equipo y entrenamiento adecuado para cumplir su tarea, los pilotos de la Armada, la mayoría de las cuales eran oficiales de la reserva, con sólo dos años de experiencia en vuelo, se dispusieron valerosamente a realizar su nuevo deber. Eran responsables de la zona centro de los Estados Unidos los pilotos de la Tercera Agrupación de Ataque, que volaban los Shrikes Curtiss A-12 a las órdenes de un teniente coronel de pelo blanco: Horacio Meek Hickam.

Nacido el 14 de agosto de 1885, «Old Hick» (también apodado «High RPM Hickman»-«Hickman el alto») se graduó en la Academia Militar de West Point en 1908 y fue destinado al 11.° de Caballería. Más tarde sirvió en el famoso Séptimo, bajo las órdenes del General Pershing, entrando en acción en Méjico de 1916, donde se ganó una Silver Star, por su arrojo. Trasladado a la rama aérea del Signal Corps, recibió entrenamiento como piloto y se le dio el mando de las estaciones aéreas en Florida.

El mayor Hickman llegó a ser miembro del staff del general «Billy» Mitchell después de la I Guerra Mundial y, con altas recomendaciones del Departamento de Guerra de Estados Unidos, fue enviado a comandar la Tercera Agrupación de Ataque en junio de 1932. Cuando se le asignó a la fuerza aérea la desagradable tarea de transportar el correo, este grupo fue hecho responsable de las rutas entre Chicago y Cheyenne. Entrenados para ataques por sorpresa, formación de vuelo y puntería, los pilotos de esta agrupación no estaban preparados para transportar grandes pesos a largas distancias, con mal o buen tiempo y en aviones de carlinga descubierta y de un solo motor A-12. El desastroso porcentaje de accidentes que se pronosticó, pronto demostró ser una ajustadísima apreciación.

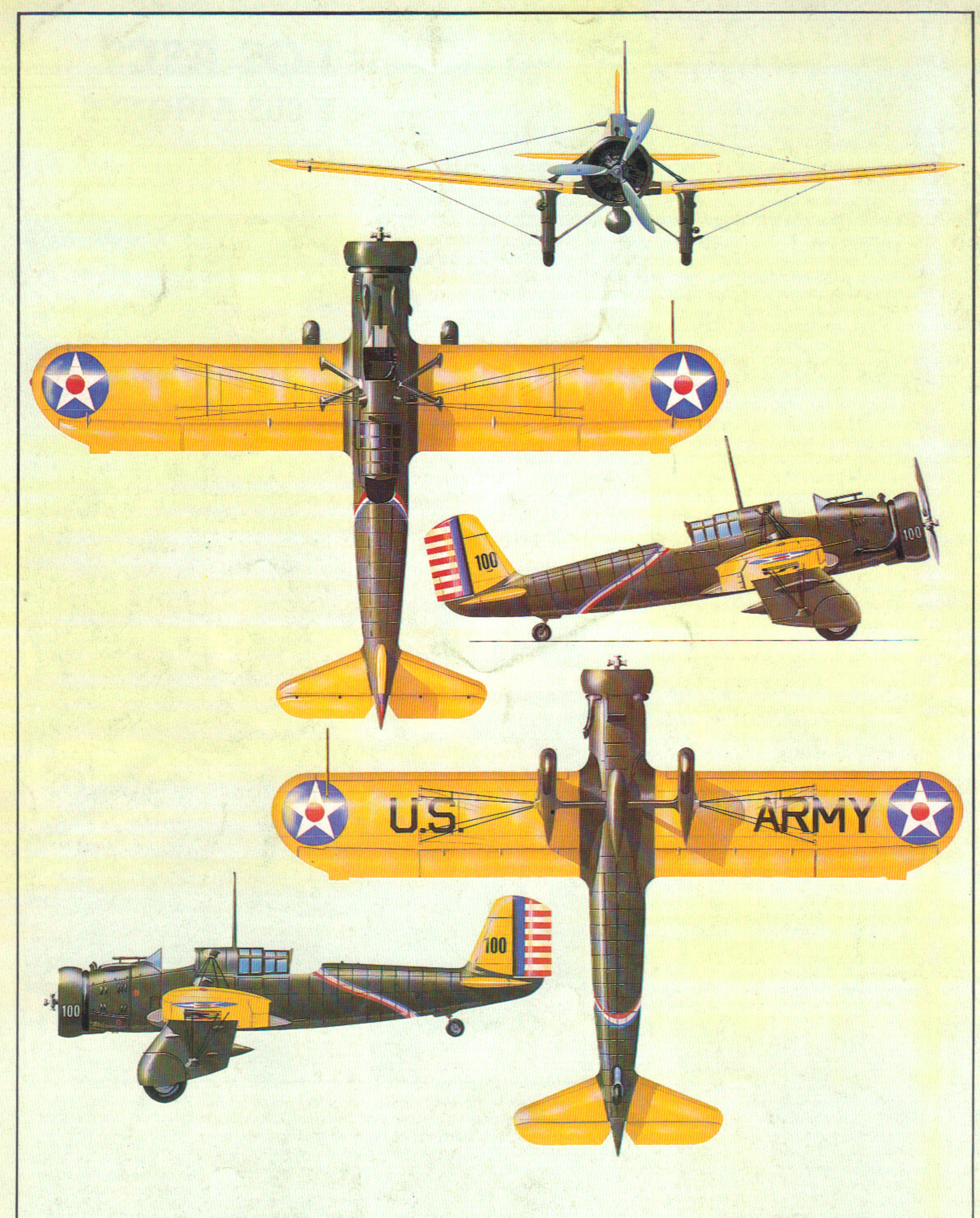
Tres días antes de que debiera comenzar el servicio regular de Correos, los tenientes Jean D. Grenier y Adwin D. White se mataron cuando su P-12 se estrelló en un vuelo de comprobación de ruta en una ventisca sobre Utah. Este fue el primero de una larga serie de accidentes y fatalidades que iban a tener lugar durante las tres desastrosas semanas que siguieron. El teniente James Eastham fue el tercer aviador que perdió la vida, estrellándose cerca de Salt Lake City. El comienzo del servicio regular se rubricó con la pérdida de los tenientes Dietz y Gibson, mientras los accidentes se sucedían sin interrupción.

El coronel Hickam continuó ocupando su lugar en el programa de rutas, pero expresó su preocupación por las largas horas de sus hombres tenían que pasar volando, lo inapropiados que eran los A-12 y por lo obsoleto de las brújulas. El 10 de marzo, ante la protesta pública por el terrible porcentaje de accidentes, el presidente Roosevelt suspendió el servicio de Correos. Aunque más tarde se reanudó temporalmente, los vuelos nocturnos y con mal tiempo fueron prohibidos y el porcentaje de accidentes bajó repentinamente.



El teniente coronel Horace Hickam sigue siendo bien recordado gracias al aeródromo que se le dedicó. Se mató en accidente aéreo mientras realizaba un entrenamiento el 5 de noviembre de 1934.

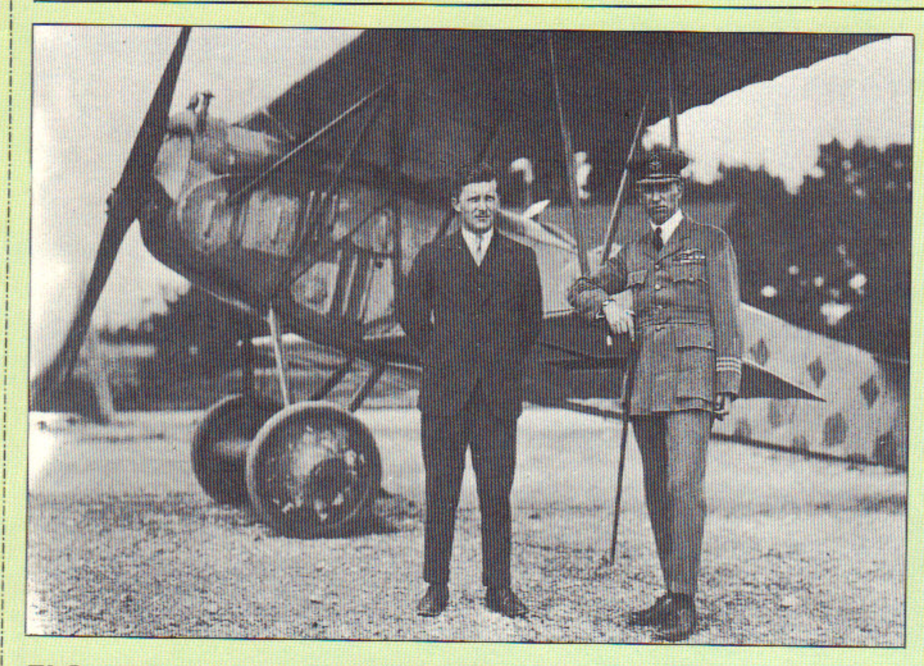
Hickam y sus pilotos volvieron a la normalidad en su trabajo y entonces aparecieron informes según los cuales Hickam asumuria en breve el mando de la tercera Attack Wing, en Langley Field. Sin embargo, el 5 de noviembre de 1934, en unas prácticas de aterrizaje nocturno con mala visibilidad, en Fort Crockett, su A-12 tropezó con un obstáculo durante su aproximación a tierra y volcó: Hickam resultó muerto. El 21 de mayo de 1935 el campo de aterrizaje Hickam, cerca del Fort Kamehameha, en Oahu, Haway, fue dedicado y bautizado con ese nombre en memoria de tan singular aviador.



CURTISS A-12 SHRIKE, pilotado por el teniente coronel Horace Hickam, U.S.A. AC, el 5 de noviembre de 1934

Dimensiones: Envergadura: 9,17 m. Longitud: 6,02 m. Altura: 2,67 m.	**Prestaciones:** Velocidad máxima: 195 km. Techo operativo: 6.100 m. Alcance: 580 km.
Motor: Bentley BR2 de 230 caballos.	**Armamento:** Dos ametralladoras Vickers.

LOS ASES Y SUS AVIONES (16)





Arriba a la izquierda: Barker (a la derecha) y su compañero, el as canadiense y VC, Billy Bishop, frente a un Fokker D VII en septiembre de 1919. Después de la Primera Guerra Mundial, los dos ases fueron socios en un negocio de venta de aviones Sopwith, en Canadá. Después, en 1920, abrieron un servicio aéreo charter de corta duración.

Arriba: Barker con la insignia de un avión austríaco derribado en el frente italiano en 1918.

El Sopwith Snipe de William Barker

El piloto más famoso de la RAF que volaba sobre el frente italiano en la Primera Guerra Mundial, el mayor William Barker, alcanzó, sin embargo, la inmortalidad por una brillante acción que realizó sobre el frente Oeste a tan sólo 14 días del final de la guerra.

Nacido en Canadá, en Dauphin, Manitoba, el 3 de noviembre de 1894, Barker era observador en el Escuadrón 9 con aviones BE 2C, recibiendo orden de combate en abril de 1916 y abatiendo a su primer enemigo el 29 de julio, un Roland. Después de estar en servicio en los Escuadrones n.ºs 4 y 15, fue escogido para entrenamiento de pilotos y recibió la Military Cross antes de volver al Escuadrón n.° 15, en el cual pilotaba un RE 8 a primeros de 1917. Después de un corto período como instructor en Inglaterra se incorporó al Escuadrón n.° 28 y con él marchó a Francia como comandante de vuelo en aviones Sopwith Camels. Al cabo de un mes ya había derribado cinco aparatos alemanes más.

En noviembre, el escuadrón fue enviado al frente italiano y Barker se llevó consigo su Sopwith Camel, con el número de serie B6313. En este avión consiguió 19 victorias más entre aviones y zepelines, para finales de marzo de 1918, tiempo durante el cual fue recompensado con la Orden a los Servicios Distinguidos (DSO). En abril tomó el mando del Escuadrón 66, también en Italia, quedándose con su avión Camel. Los siguientes tres meses vieron incrementar su marca con 16 victorias más y en julio fue galardonado con una segunda barra de grado de la Military Cross y con la Medalla de Plata italiana al Valor. A finales de mes se le dio el mando del Escuadrón 139 y, aunque éste volaba cazas tipo Bristol, él continuó volando en su fiel Camel. Derribó otros seis aviones enemigos antes de ser enviado de nuevo a Inglaterra en septiembre, cuando su Camel, ya completamente deshecho, tuvo que ser retirado como chatarra. Con él había conseguido casi cincuenta victorias.

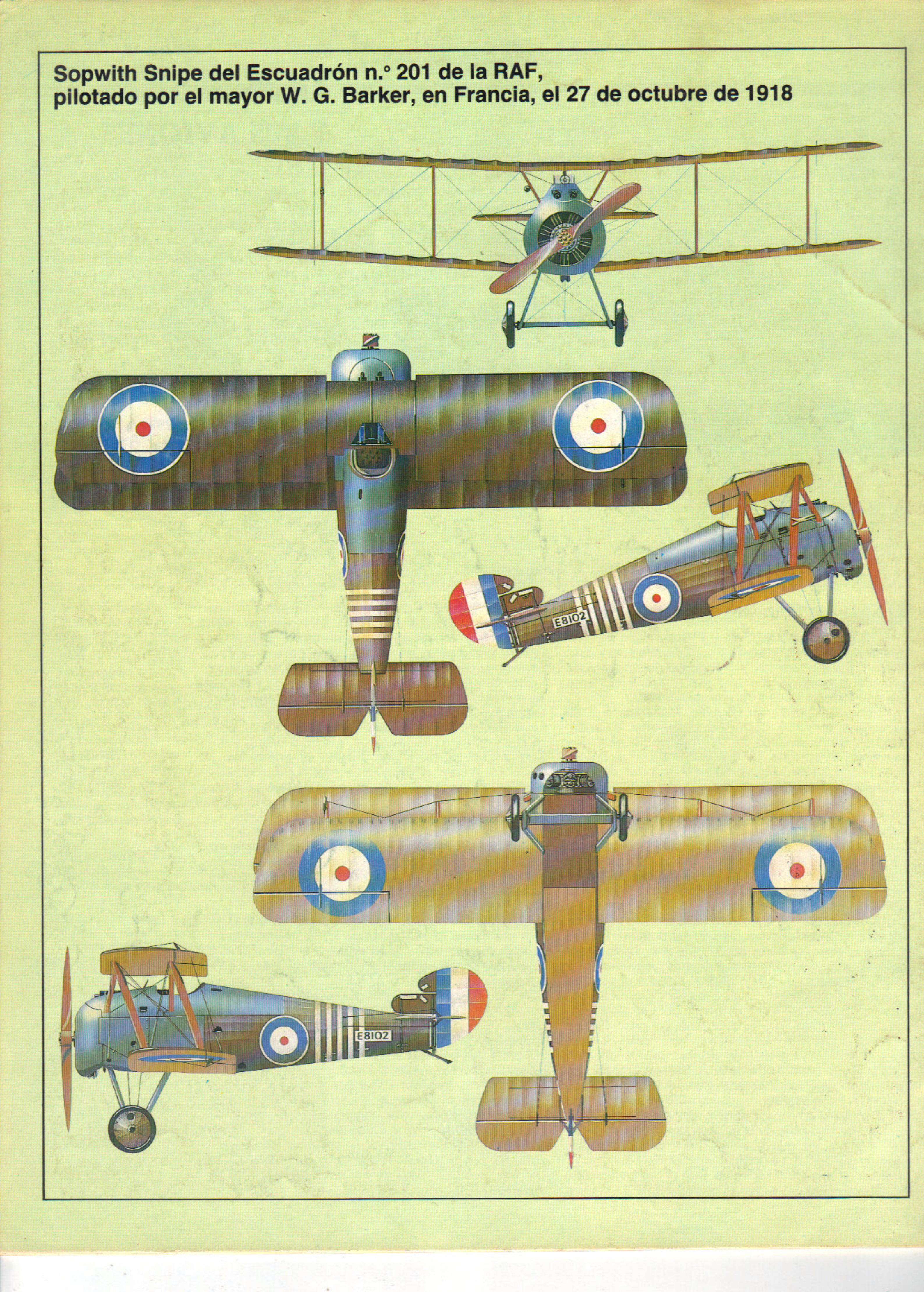
De vuelta a Inglaterra, fue recompensado con una barra en su DSO, y, una vez más, volvió a convertirse en instructor. A petición propia, sin embargo, volvió a Francia, como piloto de refresco en el Escuadrón 201, llevándose consigo uno de los nuevos cazas Sopwith Snipe, serializado E8102. Durante algunas semanas los enfrentamientos se le eludieron y el 27 de octubre terminaba su estancia en Francia. Tras empaquetar el paracaídas en su Snipe, pusó rumbo a Inglaterra, pero no pudo resistir la tentación de echarle el último vistazo a las líneas enemigas. Cuando se encontraba a 6.500 km. sobre el bosque de Mormal descubrió y derribó un biplaza enemigo, pero inmediatamente fue localizado por una formación de Fokkers. Fue alcanzado en un muslo y se desvaneció.

Al recobrar la consciencia, dio cuenta de uno de sus adversarios antes de ser alcanzado de nuevo, esta vez en el otro muslo. Se volvió a desmayar y su avión entró en barrena. Cuando volvió en sí se encontró rodeado, pero respondió destruyendo otros dos Fokkers.

Una bala enemiga le atravesó el codo izquierdo y otra vez perdió el sentido, pero lo recobró al llegar a baja altura y consiguió hacer aterrizar su Snipe junto a un zepellin inglés, sufriendo rotura de nariz en el choque subsiguiente.

William Barker se recuperó de sus heridas para recibir del Rey Jorge V la Victoria Cross, por su magnífica hazaña. Con una marca de 52 victorias, se colocó el séptimo en la lista de pilotos campeones de las fuerzas británicas y de la Commonwealth. Sus condecoraciones, la Victoria Cross, la Distinguish Service Order, con distintivo, la Merit Cross con doble distintivo, la Legión de Honor francesa, la Croix de Guerre, y dos medallas italianas al Valor, sólo eran superadas por el mayor Edward Mannock. Después de la guerra ingresó en la Royal Canadian Air Force y fue, durante un corto período, agregado militar del aire de Canadá, en Londres, pero se mató en accidente aéreo el 12 de marzo de 1930.

ATENCIÓN: ESTA FICHA SUSTITUYE A LA PUBLICADA EN EL FASCÍCULO 18



Sopwith Snipe del Escuadrón n.° 201 de la RAF, pilotado por el mayor W. G. Barker, en Francia, el 27 de octubre de 1918

ATENCION: ESTA FICHA SUSTITUYE A LA PUBLICADA EN EL FASCICULO 19

Dimensiones
Envergadura: 15,84 m.
Longitud: 11,89 m.
Altura: 3,99 m.

Motor
Jaguar VIC Amstrong Siddeley de 50 Hp.

Prestaciones
Velocidad máxima: 212 km/h.
Techo operativo: 5.485 m.
Alcance: 724 km.

Capacidad
10 pasajeros.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (17)



Cobham conversa con Geoffrey de Havilland, junto al DH 61 Giant Moth.

DH Giant Moth de Alan Cobham

Uno de los verdaderos pioneros de la aviación comercial durante la década de los 20, Sir Alan Cobham, hizo probablemente más por Inglaterra que ningún otro para introducir los placeres del vuelo entre la gente. Nacido el 6 de mayo de 1894, sirvió durante tres años con la Artillería en Francia durante la Primera Guerra Mundial, antes de ser transferido a los Royal Flying Corps y más tarde a la RAF. Inmediatamente después del armisticio se compró un avión de entrenamiento excedente de la guerra, marca AVRO 504K, en el que organizaba excursiones para el público llevando a más de 5.000 personas en el primer año. Un par de años después voló con el Havilland Hire Service, llevando pasaje y carga con destino a cualquier parte del continente europeo.

Durante los años de éxito le ocurrieron incontables aventuras. Cobham voló en un servicio postal aéreo entre España y el norte de Africa y sus servicios fueron alquilados para tours por Africa y el Medio Este. También realizó el primer vuelo que atravesó el canal con un avión ultra ligero marca DH 53 Humming Bird, y en 1924 ganó la Copa Aérea del Rey.

Además llevó a Sir Sefton Brancker a la India para que examinara la posibilidad de crear líneas aéreas comerciales al sub-continente y hacer un estudio inicial de una ruta aérea a Ciudad del Cabo.

Fue en el verano de 1926 cuando hizo un vuelo histórico a Australia en **un avión flotante** marca DH 50, regresando el 1 de octubre del mismo año teniendo una tumultuosa bienvenida y otorgándosele el título de Caballero.

Finalmente, en 1927, circunnavegó el continente africano en un Short Singapore. Durante los años 30 Sir Alan Cobham se mantuvo en la boca del público por su famoso espectáculo del Día Nacional de la Aviación con el que recorrió pueblos y ciudades de Inglaterra organizando excursiones para muchísima gente.
En 1929 había decidido presentar ante las autoridades municipales para convencerles de la importancia de los aeródromos para la aviación comercial y deportiva. Con este propósito voló en un Havillan DH 61 Giant Moth de 10 asientos llamado «Youth of Britain».

Muchos de los futuros pilotos y miembros de tripulaciones de la RAF también reciben su bautismo de aire gracias a la empresa de este gran pionero.

Al menos 30 de los actuales aeródromos municipales construidos por el esfuerzo de Cobham.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



De Havilland DH 61 Giant Moth, pilotado por Sir Alan Cobham, en Stag Lane, Hertfordshire, en mayo de 1929

Dimensiones:

Envergadura: 11 m.
Longitud: 8,21 m.
Altura: 2,95 m.

Motor:

Bristol Mercury VIII de 760 caballos.

Prestaciones: Velocidad máxima: 460 km/h.
Techo operativo: 11.000 m.
Autonomía: 850 Kms.

Armamento:

2 ametralladoras de 8 mm DISA.
8 bombas de 12,5 kg.

El Fokker D XXI de Eino Luukkanen.

El teniente Eino Luukkanen personificó la habilidad y el temple de la gallarda Fuerza Aérea finlandesa, que se enfrentó a fuerzas abrumadoras durante la campaña de invierno de 1939-40 contra Rusia. Como consecuencia de la negativa de los finlandeses a entregar las bases del istmo de Carelia, los rusos atacaron Finlandia con fuerzas muy superiores a las que podía disponer el pequeño país nórdico. Los finlandeses lucharon con gran ánimo atrayendo la admiración del mundo entero, aunque muy poca ayuda material, y rechazaron a los invasores por tierra y por mar.

El 30 de noviembre, los rusos atacaron Finlandia por tierra y por mar, bombardeando Helsinki y otras ciudades. Aquel mismo día, la fuerza aérea finlandesa no contaba sino con dos escuadrones de combate, el HLeLv 24, que pilotaba los Fokker D XXI, de procedencia alemana, y el HLeLv 26, con los desfasados Bristol Bulldog. Al día siguiente (durante los continuados ataques rusos), Luukkanen interceptó y destruyó un bombardero DB-3, registrando la primera victoria de un piloto finlandés durante la guerra. Continuó apuntándose dos victorias más antes de que se anunciase el fin de las hostilidades, el 13 de marzo de 1940, sin que su récord en la Campaña de Invierno se viera oscurecido por el legendario Jorma Sarvanto, de la misma unidad, que destruyó 14 aparatos rusos, incluidos 6 Ilyushin DB-3 en una sola salida el 6 de enero de 1940, récord mundial por entonces.

Luukkanen permaneció en el HLeLv 24 durante 1941 y cuando los bombarderos rusos atacaron de nuevo, inmediatamente después del ataque de Hitler en el Este, la nación se alineó automáticamente con Alemania. Para entonces, Finlandia había, sin embargo, recibido del Oeste un surtido de aviones más modernos y, al llegar los Brewster Buffalo, los Fokker D XXI fueron relegados a misiones de reconocimiento.

Unos tres meses más tarde, los alemanes empezaron las entregas del Messerschmitt BF 109 G y Luukkanen asumió el mando del HLeLv 34, donde servía la flor y nata de los pilotos finlandeses. Entre éstos estaban incluidos Leutomestari Eino Ilmari Juutilainen, que sobresalió como el mayor as finlandés, con 94 victorias, incluyendo dos en la Campaña de Invierno. A continuación los HLeLv 24, 28 y 30 también fueron equipados con los Messerschmitt BF 109 G y los pilotos más experimentados fueron repartidos para tomar el mando de vuelo y escuadrón en esas unidades, sin embargo, Luukkanen permaneció en el HLeLv 24. Durante la ofensiva rusa en el frente de Lenningrado, que se abrió en junio de 1944, la puntuación de sus victorias aumentó rápidamente, añadiendo viente más en menos de dos meses. La carrera de guerra de Luukkanen terminó con un récord de 56 victorias, lo que le colocó en el tercer puesto de la lista de las Fuerzas Aéreas finlandesas, tras Juutilainen y Hans Wind.

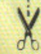


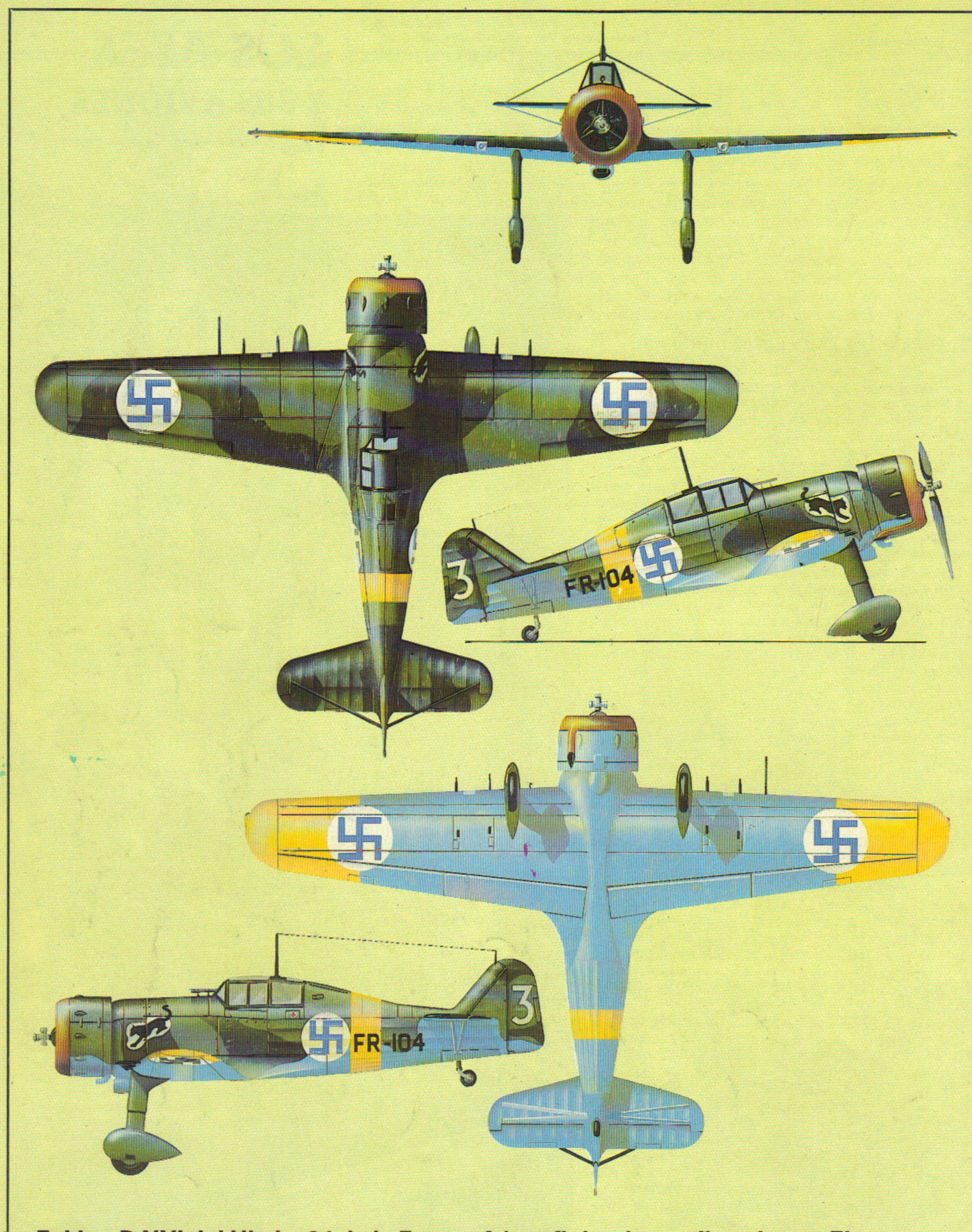
A la izquierda: Eino Luukkanen protagonizó la primera victoria finlandesa en la Campaña de Invierno. Pilotó el Brewster Buffalo durante la continuación de la guerra con la Unión Soviética (de junio de 1941 a septiembre de 1944), capitaneando el primer escuadrón HLeLv 24. A partir del 29 de marzo de 1943, dirigió la HLeLv 34, la primera unidad finlandesa que contó con los Messerschmitt.

Abajo: El teniente Luukkanen fotografiado en un Fokker D XXI durante la Campaña de Invierno, mientras comandaba el tercer escuadrón HLeLv 24.



Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte





Fokker D XXI del HLeLv 24 de la Fuerza Aérea finlandesa, pilotado por Eino Luukkanen, en diciembre de 1939.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (23)

Dimensiones:

Envergadura: 11,22 m.
Longitud: 9,11 m.
Altura: 2,69 m.

Motor:

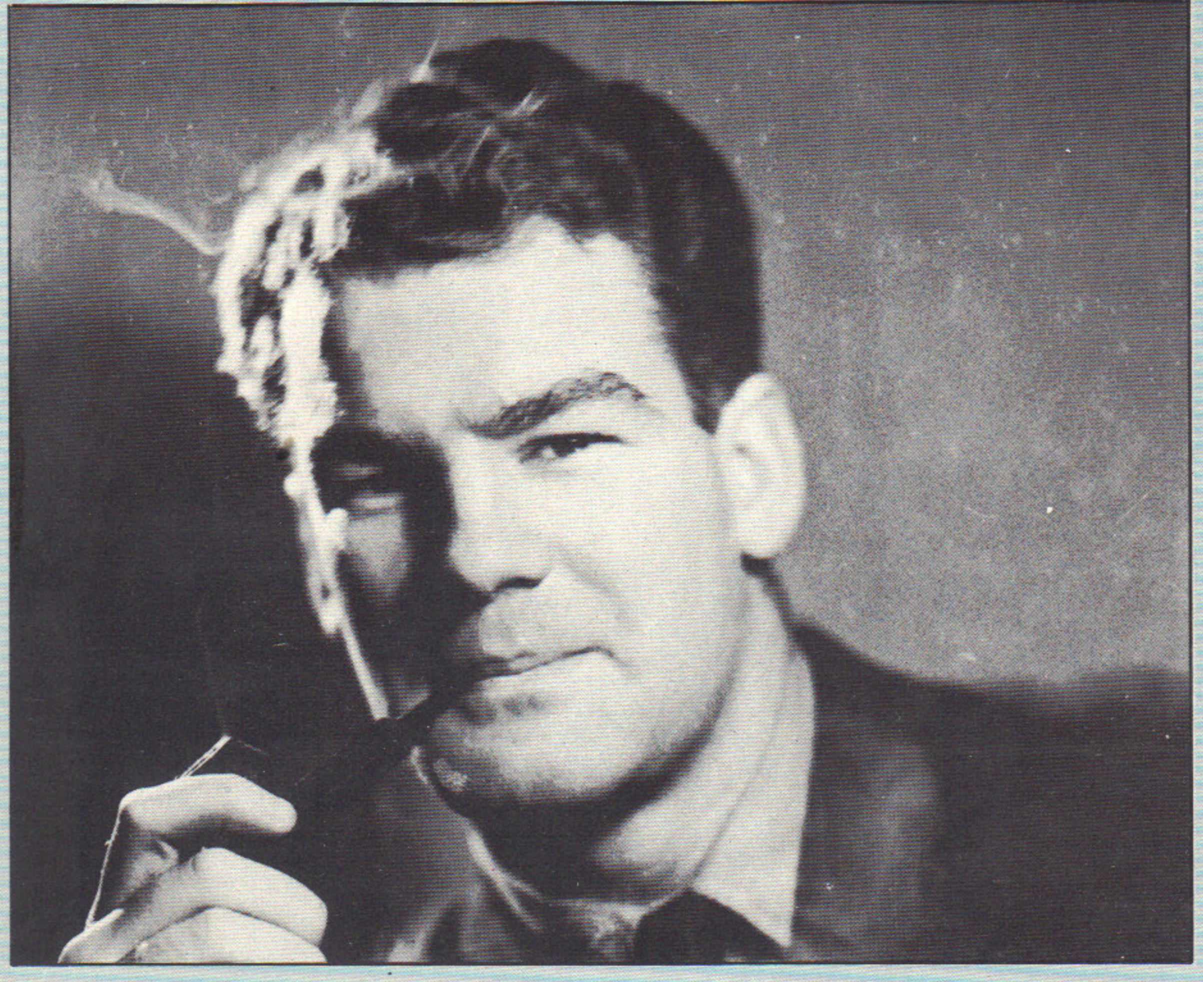
Rolls Royce Merlin III de 1.030 caballos.

Prestaciones:

Máx. velocidad: 582 Km/h.
Techo operativo: 9.720 m.
Alcance: 636 Km.

Armamento:

8 ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas (7,69 mm).





Además de ser piloto récord de Spitfire, Al Deere fue lo bastante afortunado como para sobrevivir a diversos incidentes durante la batalla de Inglaterra. En el espacio de dos meses, durante 1940, se estrelló tras la explosión de una bomba bajo su avión al despegar, y más tarde sufrió un choque en pleno vuelo. El Spitfire Mk IA en el que Deere hizo su primera salida de combate sobre Francia en mayo de 1940, tenía el sobrenombre de «Kiwi» (arriba).

Supermarine Spitfire de Alan Deere

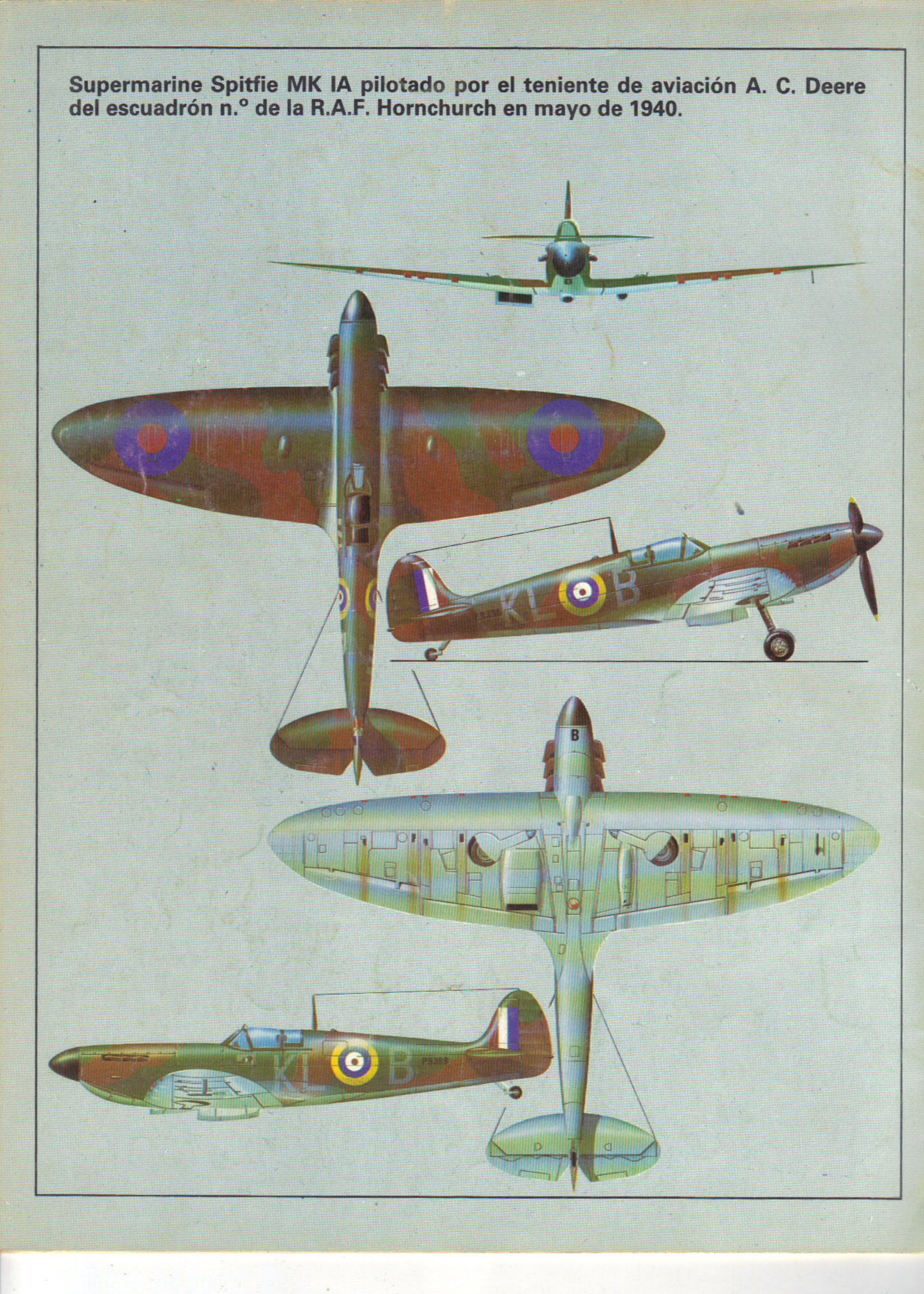
El neozelandés, Al Deere, llegó a Inglaterra en 1937 para incorporarse a la Royal Air Force y, a comienzos de la guerra, dos años más tarde, volaba en Supermarine Spitfires en el escuadrón 54. A los tres años era ya comandante de escuadrilla, con una marca de 22 aparatos derribados y se había convertido en el 24 piloto de mayor puntuación de la R.A.F.

No menos de diecisiete aviones enemigos fueron destruidos antes de que terminara la Batalla de Inglaterra por este duro neozelandés que había sobrevivido a siete accidentes. El avión en el que realizó su primera salida sobre Francia, en mayo de 1940, serializado P9398, llevaba el código KL-B y se llamaba «Kiwi». El 23 de mayo participó en un espectacular rescate aéreo cuando, con otro piloto de Spitfire, Plt. Off. J. L. Allen, montó guardia mientras un Miles Master de entrenamiento, pilotado por el teniente de aviación J. Leathart aterrizaba en Calais para recoger al oficial comandante del escuadrón 74, Spn. Ldr. F. L. White, que había sido obligado a descender. Durante la operación de rescate, apareció una formación de Messerschmitt Bt. 109 y en el encarnizado combate que siguió, Deere, abatió dos de ellos. Luego siguió disfrutando del éxito en sus combates, aunque en una ocasión fue lo bastante afortunado como para poder alcanzar de nuevo la base después de haber sido sorprendido por un Messerschmitt sobre el canal.

Fue dispuesto que el escuadrón 54 se retirara a Catterick, en Yorkshire, hacia finales de mayo y a Deere se le encomendaba la dirección de la octava unidad de Sipfires de combate en su última patrulla. Mientras volaba en persecución de un solitario Dornier Do 17, Deere se encontró con que su aparato era alcanzado por el fuego de la ametralladora trasera y se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso en una playa de Bélgica. Encontró el camino hacia Dunquerque, desde donde fue evacuado a Inglaterra y pronto se pudo reunir con su escuadrón.

Al Deere pasó varios meses en Catterick como controlador de tierra, después de la Batalla de Inglaterra y antes de ser nombrado comandante en vuelo del escuadrón 602. En 1943, como jefe de escuadrilla capitaneó el Ala Kenley y después del día D fue a Francia como comandante del Ala Francesa. Después de la guerra, comandó la Duxford de la R.A.F. y en 1965 era comodoro aéreo con mando en el sector Este de la Anglian, en el puesto de mando de combate de la R.A.F.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



Supermarine Spitfie MK IA pilotado por el teniente de aviación A. C. Deere del escuadrón n.° de la R.A.F. Hornchurch en mayo de 1940.

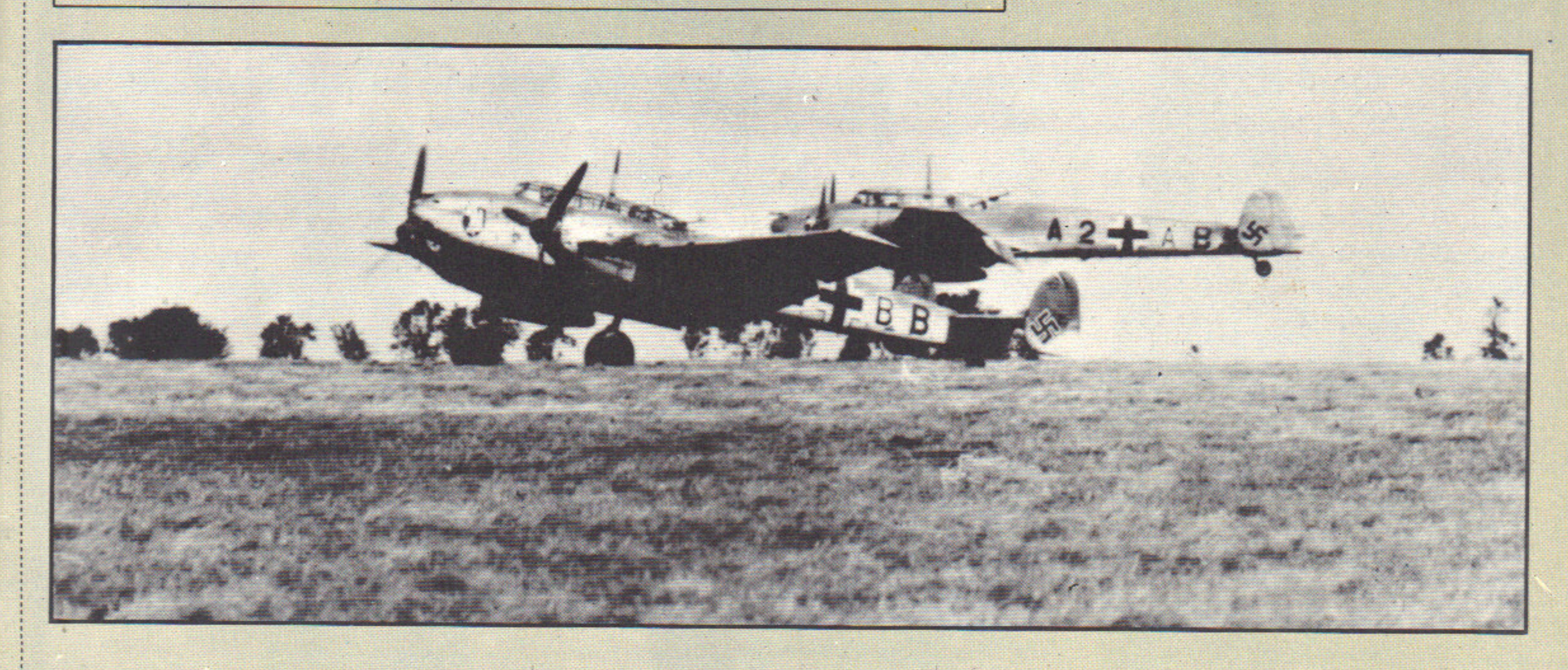
Dimensiones:
Envergadura: 12,25 m.
Longitud: 12 m.
Altura: 4,12 m.

Motor:
Dos Daimler-Benz DB 601 a-1 de 1.100 caballos.

Prestaciones:
Velocidad máxima: 540 km/h.
Techo operativo: 10.000 m.
Alcance: 1.100 km.

Armamento: 2 cañones MG FF de 20 mm.
5 ametralladoras Mg15 de 7,9 m.
2 bombas de 500 kg.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (24)



El Messerschmitt B1 110 de Walter Rubensdörffer

La práctica de incorporar bombas de poco peso en aviones de combate data de la Primera Guerra Mundial y fue de uso común durante la guerra civil española, sobre todo en los biplanos Heinkel He 51. No fue hasta la Segunda Guerra Mundial, sin embargo, cuando se hicieron serios esfuerzos para desarrollar técnicas de combate específicas para cazas que portasen bombas. Hasta ese momento la táctica había sido la de contar con un improvisado apoyo en el campo de batalla.

Cuando concluyó la Batalla de Francia, la Luftwaffe creó una unidad especial, la Erprobungsgruppe 210, para poner en servicio, ostensiblemente, al Messerschmitt Me 210, caza-bombardero, que volaba entonces en fórmula de prototipo. Parecía que el Me 210 no podría estar listo durante meses, así que las operaciones de la unidad en 1940 se llevaron a cabo con dos staffeln del Messerschimtt Bf 110 y con una del Bf 109. Tal fue la importancia que se le concedió a esta operación que a ella se dedicaron los mejores pilotos. El mando le fue encomendado a un suizo, veterano de la guerra civil española, Walter Rubensdörffer.

Nacido en Basle, en el 1 de agosto de 1910, Rubensdörffer había servido durante algunos años en la Luftwaffe de antes de la guerra. Era incondicional partidario de las prácticas de bombardeo como ayuda en el campo de batalla, táctica que él había puesto en práctica con éxito en la legión Condor. Rubensdörffer recibió el mando de la Erprobungsgruppe 210 de Albert Kesselring el 1 de julio de 1940 y afirmó tener la unidad lista para combatir diez días más tarde. El mismo dirigió el primer ataque de diez Bf 110 de St. Omer contra objetivos en el área de Harwich el 10 de julio.

Durante el mes siguiente, Rubensdörffer dirigió a la EGr 210 en 28 salidas contra objetivos establecidos en el sur de Inglaterra y contra embarcaciones costeras. Casi invariablemente los objetivos fueron calificados como fuertemente protegidos o como muy difíciles de copar por unidades de la Luftwafe en alineamiento, con el resultado de que la EGr 210 pronto tuvo una reputación de tropas de élite.

Como ejemplo de aquellas operaciones se ponen los ataques de Rubensdörffer sobre la cadena interior de radares CH en el sudoeste, el 12 de agosto, cuando dirigió varios bombardeos cuidadosamente coordinados contra Dover, Rye, Pevensey y Dunkirk (en el norte de Kent), sin bajas. Todos los jefes de la Schawarm en estos ataques: Ott Hintze, Willhelm Rössiger y Martin Lutz, más tarde accedieron a la jefatura de EGr 210.

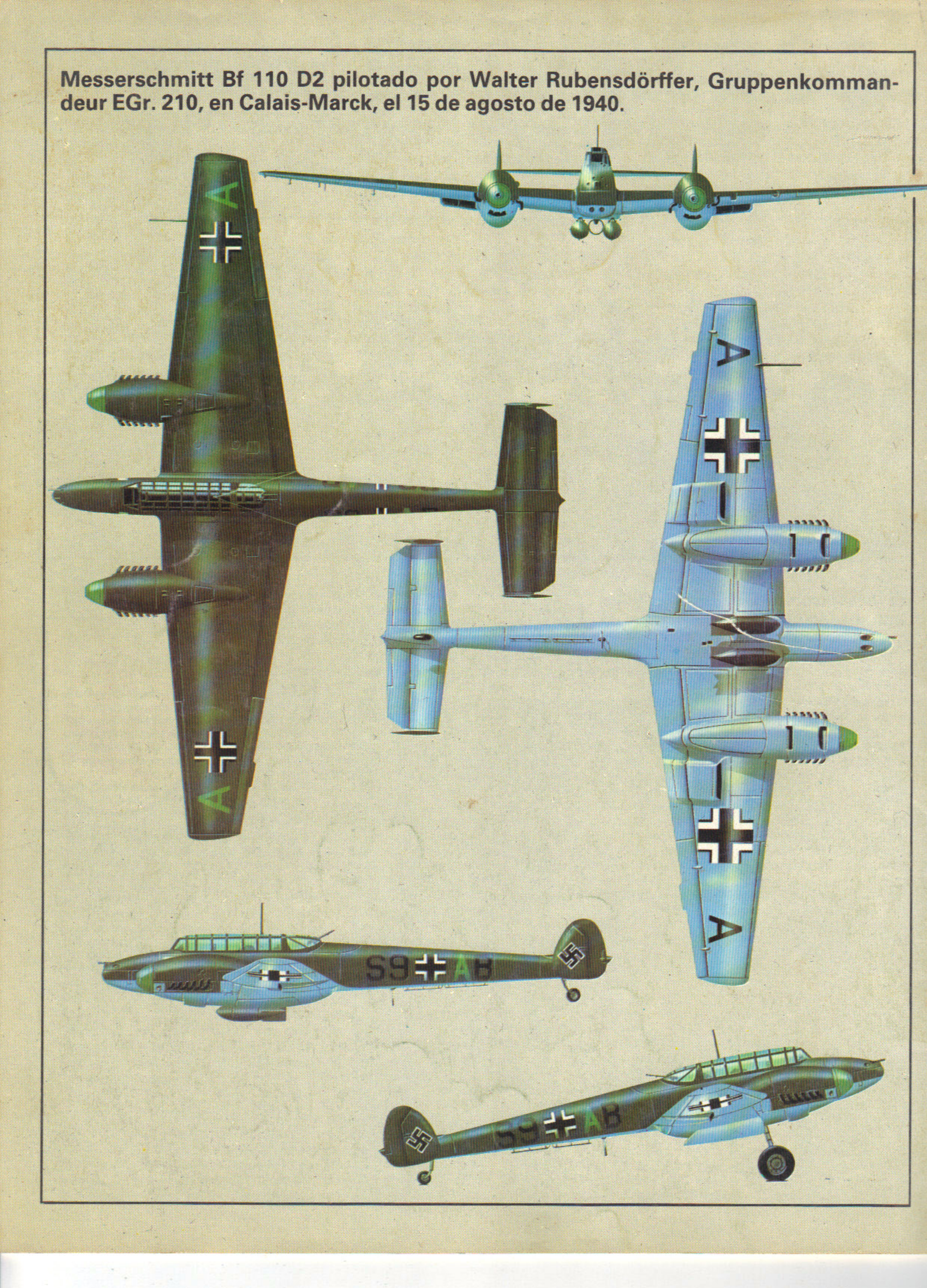
Durante el famoso «martes negro», el 15 de agosto, Rubensdörffer había dirigido ya los bombardeos contra los aeropuertos de Martlesham y Manston por separado, cuando se le ordenó, ya por la tarde, atacar la importante base de la R.A.F. en Kenley, reuniéndose con una escolta de Bf 109 en ruta. Despegando con 15 bombarderos Bf 110 y su propio Staffel 3, con ocho Bf 109, Rubensdörffer puso rumbo a Kenely, pero falló el encuentro con su escolta.

Saliendo de las nubes al sur de Londres, pudo ver un campo de aterrizaje al frente y atacó. Desgraciadamente era Croydon, no Kenley, y, en aquel momento, el escuadrón n.º 111, capitaneado por el jefe de escuadrones John Thompson, despegaba.

Dejando caer sus bombas, que causaron considerables daños, los pilotos de Rubensdörffer intentaron desesperadamente alcanzar la seguridad que las nubes les proporcionaban, pero fueron alcanzados y diezmados por los Hurricanes. Los aviones de los Oberleutnants Fiedeler y Habish, junto con los de los tenientes Kock, Beuel, Ortwer y Marx cayeron en los minutos siguientes. Fue el mismo Thompson quien atacó al Messerschmitt del jefe y, después de una larga lucha por intentar mantener el aparato en vuelo, el alemán se estrelló cerca de Mayfield. Rubensdörffer y su artillero, Feldwebel Richard Ehekercher, murieron entre las llamas.



Empleado al principio como caza de largo alcance, el Messerschmitt Bf 110 se mostró también eficaz como bombardero. Al mando del Erprobugnsgruppe 210 (su insignia, sobre estas líneas), Walter Rubensdörffer llevó a cabo misiones contra objetivos furetemente protegidos en el sur de Inglaterra, a mediados de 1940, con éxito notable.



Messerschmitt Bf 110 D2 pilotado por Walter Rubensdörffer, Gruppenkommandeur EGr. 210, en Calais-Marck, el 15 de agosto de 1940.

Dimensiones:
Envergadura: 9,83 m.
Longitud: 8,64 m.
Altura: 2,5 m.

Motor:
Daimler-Benz DB 601 A, de 1.100 caballos.

Prestaciones:
Velocidad máxima: 550 km/h.
Techo operativo: 10.500 m.
Alcance: 660 km.

Armamento:
2 cañones MG FF de 20 mm.
2 ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.
1 cañón MG FF/M de 20 mm.

El Messerschmitt Bf 109 de Adolf Galland

Amigo íntimo y al mismo tiempo rival del gran Werner Mölders, Adolf Galland no solamente se granjeó el respeto de sus compañeros, sino también el de sus superiores por su brillantez como piloto de caza, como comandante de unidad y, finalmente, como general de Cazas de la Luftwaffe, entre 1942 y 1945. Fue la segunda persona (después de Mölders) en recibir la categoría «As» de la Cruz de Caballero y se convirtió, al mismo tiempo, en el general más joven de las Fuerzas Armadas alemanas, a la edad de treinta años.

Nacido en Wsterholt, el 19 de marzo de 1912, Galland fue uno de los primeros jóvenes alemanes que se presentaron voluntarios para tareas de vuelo en la recién nacida Luftwaffe en los años treinta. Fue nombrado Staffelkapitän de la escuadrilla n.º 3 en el 88º escuadrón de la Legión Condor durante la Guerra Civil española, durante la cual realizó unas 280 salidas en Heinkel He 51, en misiones de apoyo táctico.

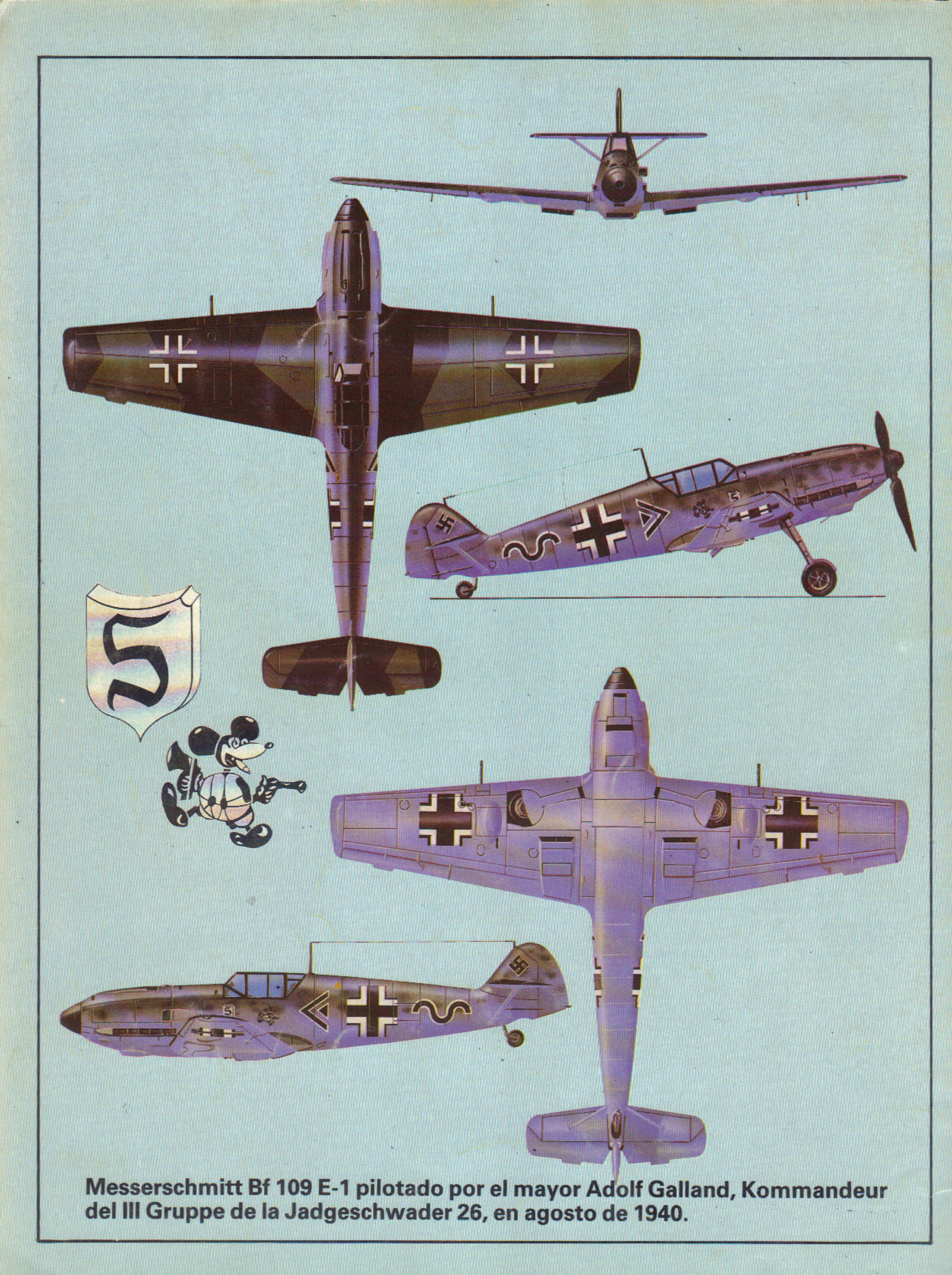
Su ascenso a mayor le supuso ser transferido al Mando de Caza, con el que llegó a estar firmemente unido, primero como comandante del Tercer Grupo y, desde el 22 de agosto de 1940, como Comodoro. Fue su superior habilidad para dirigir grandes formaciones de cazas y sus abiertos esfuerzos por buscar la ofensiva en la táctica de combate (en contra frecuentemente de la opinión de los comandantes de cazas de la «vieja guardia»), lo que le colocó al frente de la nueva generación de comandantes de cazas. La concesión de la Cruz de Caballero fue dada a conocer cuando aún se encontraba dirigiendo el Escuadrón III/JG 26, el 1 de agosto de 1940, durante las primeras etapas de la Batalla de Inglaterra. Para entonces, ya había destruido 17 aparatos enemigos. Las Hojas de Roble le siguieron el 25 de septiembre, cuando su marca de victorias se elevó a 40.

A diferencia de tantas otras formaciones de cazas, las de Galland permanecieron en la costa del Canal durante todo el año 1941. Fue el primer miembro de las Fuerzas Armadas alemanas al que le fue concedida la categoría «Espadas» de la Cruz de Caballero, el 21 de junio de ese año, cuando alcanzó las 69 victorias personales. La concesión de la categoría «Brillantes» de la misma condecoración le llegó el 28 de enero de 1942, y poco después fue nombrado general de cazas, grado que mantuvo hasta 1945, cuando se le dio de nuevo el mando de una formación de combate. Esta vez se trataba de la Unidad de Caza 44, formada con tropa de élite. Era ésta una singular unidad, compuesta principalmente por los ases supervivientes de la Luftwaffe, que pilotaban los reactores Messerschmitt Me 262, en la defensa del Reich, durante las traumáticas últimas semanas de la guerra.

Su excepcional profesionalidad, al margen de toda política nacional, le atrajo la admiración entre los pilotos de las Fuerzas Aéreas aliadas durante y después de la guerra. Es, todavía hoy, una figura familiar en todo acontecimiento aéreo, tanto en Alemania como Gran Bretaña.



El teniente coronel Adolf Galland, con equipo de vuelo, se relaja junto a su perro y el inevitable cigarro durante la Batalla de Inglaterra. Habiendo entrado en acción por primera vez con la Legión Condor, en la guerra civil española, la mayor parte de su carrera como combatiente, la efectuó en el frente Oeste, al contrario que la mayor parte de sus contemporáneos. Con altas condecoraciones, fue general de cazas durante tres años, antes de retornar al teatro de operaciones en 1945, con el birreactor Messerschmitt Me 262.



Messerschmitt Bf 109 E-1 pilotado por el mayor Adolf Galland, Kommandeur del III Gruppe de la Jadgeschwader 26, en agosto de 1940.

Dimensiones:	**Prestaciones:**
Envergadura: 12,19 m. Longitud: 9,55 m. Altura: 4,07 m.	Velocidad máxima: 496 km/h. Techo operativo: 10.180 m. Alcance: 845 km.
Motor:	**Armamento:**
Roll-Royce Merlin, de 1.030 caballos.	8 ametralladoras Browing 0.303

LOS ASES Y SUS AVIONES (26)





Tuck, en la carlinga de su Hawker Hurricane, cuando dirigía el escuadrón n.º 257 (Birmania). Su aparato llevaba la bandera birmana pintada en el fuselaje. Tuck obtuvo la mayoría de sus victorias durante las batallas de Francia y de Inglaterra. Llegó a ser uno de los primeros jefes de escuadrón de la RAF, siéndole dado el mando del Ala Duxford cuando el Comando de Cazas de la RAF tomó parte en la ofensiva de 1941.

El Hawker Hurricane de Robert Stanford Tuck

Bob Stanford Tuck, descediente del general Picton, héroe británico de la Guerra de la Independencia en España, personificó con toda exactitud el prototipo de piloto de caza en el período de la Batalla de Inglaterra. Alto, apuesto y despreocupado, era producto del comando de cazas en tiempo de paz, deportista primoroso, buen tirador y esgrimista entusiasta, pilotaba Spitfires Supermarine hacia el final de la Batalla de Francia con el escuadrón n.º 92, en calidad de comandante de vuelo. Ya había derribado siete aviones enemigos y había ganado la Cruz de Vuelo Distiguido (DFC).

Durante agosto de 1940 estuvo en acción en numerosas ocasiones destruyendo un Junkers Ju 88 el día 13, y dos más al día siguiente. Derribó un Ju 88 el día 18, pero casi se estrelló contra otro. Fue herido por disparos cruzados y se vio obligado a lanzarse en paracaídas cerca de Beachy Head, resultando con heridas leves que se resolvieron con una estancia de pocos días en el hospital. De vuelta al teatro de operaciones el día 25, destruyó un Dornier Do 17, y tuvo que hacer un aterrizaje forzoso.

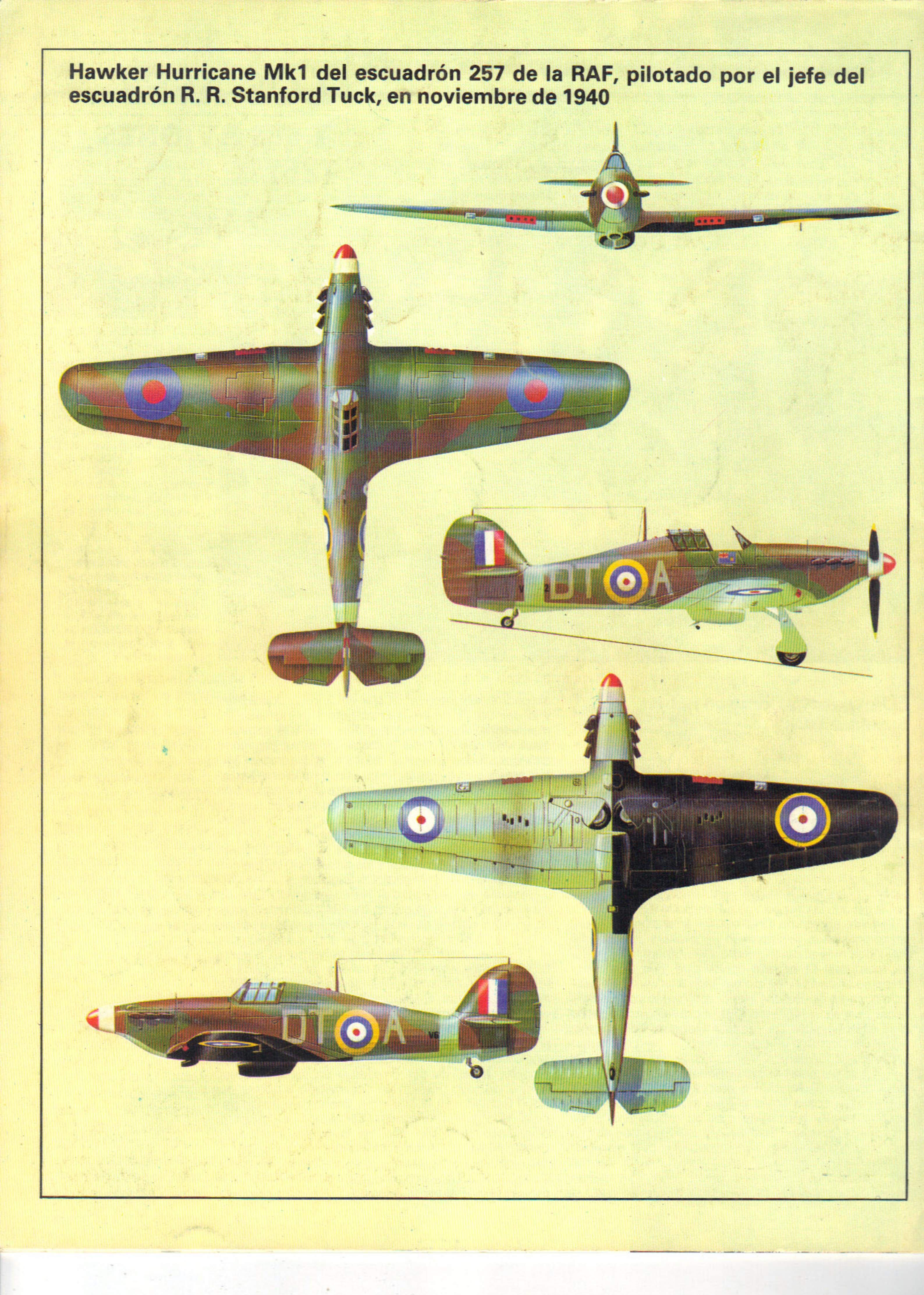
El 12 de septiembre fue enviado a mandar el Escuadrón 257 (Birmania), de Hawker Hurricanes, que había sufrido cuantiosas bajas y cuya moral se encontraba claramente por los suelos. Con su extraordinario encanto y personalidad Tuck pronto reanimó a los pilotos y, como siempre, llevó la iniciativa dando ejemplo; destruyó un Messerschmitt Bf 109 el día 15, otro el 23 y un Ju 88 el 4 de octubre. El 12 de ese mismo mes, durante una visita a su antigua unidad, el escuadrón 92, atacó un Bf 109 del 2/LG 2, sobre Kent, y lo derribó. Antes de que acabara el mes, había aumentado su marca destruyendo un Bf 109 más, con otros dos dados como probables y otros dos como dañados, todos mientras pilotaba el Hurricane Mk I que aparece en la fotografía que acompaña este texto.

Bob Tuck se encontraba ausente de su escuadrón, de permiso, cuando los bombardeos italianos sobre el estuario del Támesis, en noviembre. Pero al mes siguiente añadió a sus victorias otros dos Do 17 y un Bf 109. Con ellos su marca estaba ya en los 25 aparatos, entre los confirmados y los probables. Le fue concedida la Orden de Servicios Distinguidos.

Después de cambiarse al Hurricane Mk II, Tuck derribó un Do 17 el 2 de marzo de 1941. Continuó volando en el Hurricane durante tres meses más, derribando un Ju 88 en la noche del 9 de abril y dañando otro el 11 de mayo. El 21 de junio se enfrentó a varios Bf 109 monoplazas sobre el canal y derribó a dos antes de verse obligado a lanzarse en paracaídas. En el mes de julio fue enviado a mandar el Ala Duxford, volviendo a los Spitfires.

El 28 de junio de 1942, cuando su marca de victorias confirmadas estaba en 29, fue derribado durante una incursión sobre el norte de Francia y hecho prisionero. Antes de ser enviado a un campo de concentración tuvo ocasión de ser invitado a comer con Adolf Galland, con el que inició una larga amistad después de la guerra. Al escapar del campo de concentración, poco antes del final de la guerra, pasó algún tiempo luchando junto a la infantería rusa, antes de ser repatriado a Inglaterra. En la actualidad, el comandante de Ala Tuck conserva toda su juvenil entusiasmo por la RAF y por la aviación.

Córtese por la línea de puntos y colecciónese aparte



Hawker Hurricane Mk1 del escuadrón 257 de la RAF, pilotado por el jefe del escuadrón R. R. Stanford Tuck, en noviembre de 1940

Dimensiones:
Envergadura: 9,83 m.
Longitud: 8,36 m.
Altura: 3,15 m.

Motor
Bristol Mercury IX de 840 HP.

Prestaciones:
Velocidad máxima: 407 km/h.
Techo operativo: 10.000 m.
Alcance: 689 km.

Armamento:
Cuatro ametralladoras Browning de 0,303 pulgadas (7,69 mm).

LOS ASES
Y SUS AVIONES (27)



Un Gloster Gladiator Mk 1 del Escuadrón 80 pilotado por Pattle cuando Italia entró en la Segunda Guerra Mundial. Aunque superado con frecuencia en número por los Fiat CR 42 biplanos, el Gladiator fue su oponente principal en Egipto y en la Campaña de Grecia hasta la intervención alemana.

El Gloster Gladiator de Pat Pattle

Los ficheros del Ministerio del Aire reflejan que el Jefe de Grupo J. E. «Johnnie» Johnson fue el piloto de mejor marca de la Segunda Guerra Mundial de toda la RAF, con treinta y ocho victorias confirmadas. Pero de no haber sido por la pérdida de los ficheros oficiales de los aliados en la evacuación de Grecia, en 1941, es posible que fuese un desconocido sudafricano, con tan sólo una carrera de nueve meses, quien pudiera recibir ese espaldarazo.

Marmaduke Thomas St. John Pattle, nacido en Butterworth, provincia de El Cabo, había intentado unirse, infructuosamente, a la Fuerza Aérea sudafricana en 1936. Al llegar a Gran Bretaña a finales del mismo año, fue aceptado como piloto por la RAF, entrenado y enviado al Escuadrón n.º 80, que estaba equipado con el caza biplano Gloster Gladiator. En 1938 el Escuadrón 80 fue destinado al Oriente Medio; cuando empezó la guerra, había alcanzado el grado de jefe de vuelo.

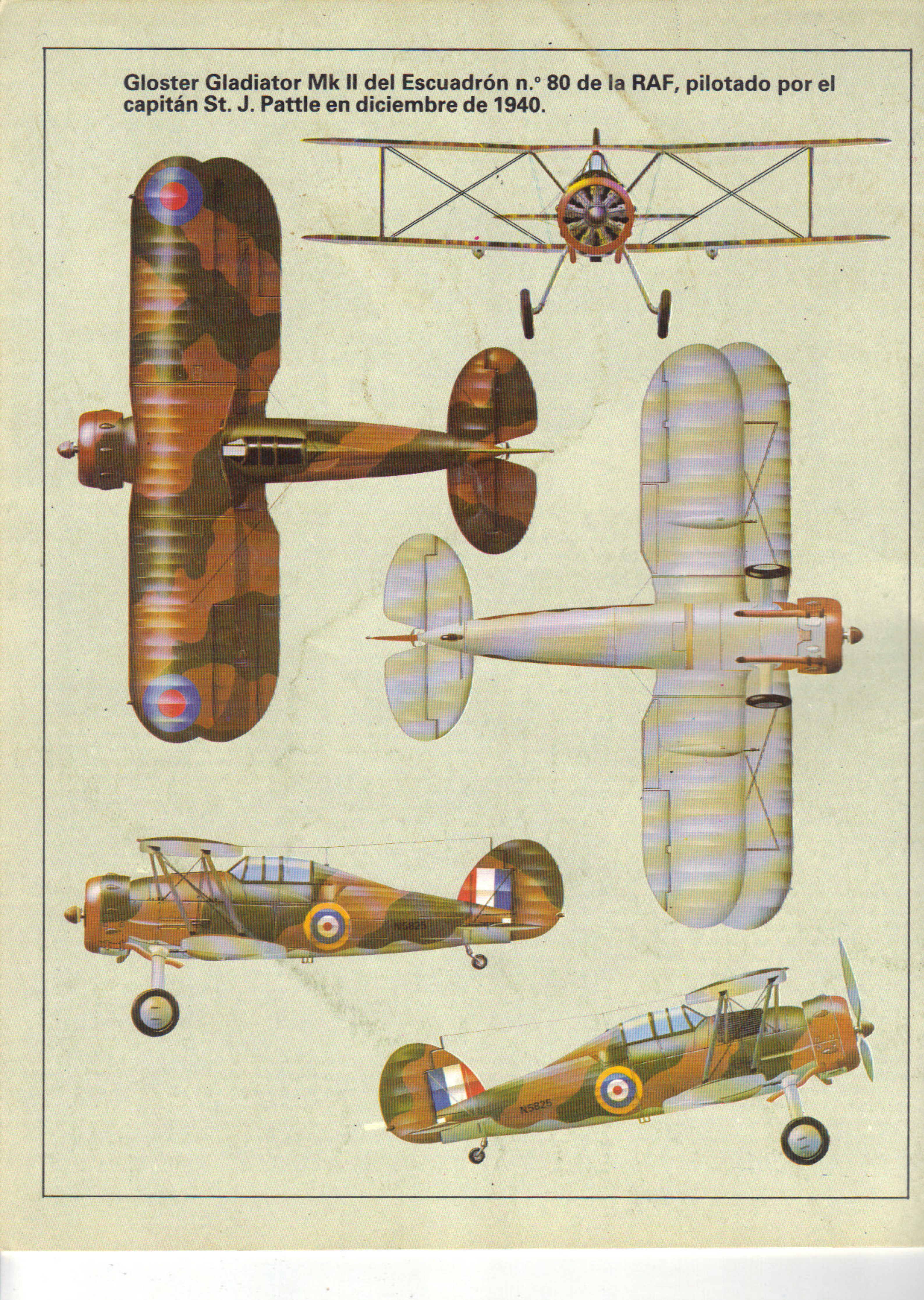
El retraso de la entrada de Italia en la guerra permitió al Escuadrón contar con el tiempo suficiente para aumentar su eficacia antes de los primeros combates con la Regia Aeronautica, en junio y julio de 1940. Pattle fue el primero en entrar en acción sobre el desierto el 4 de agosto, cuando derribó un caza Fiat CR 42 y un bombardero Breda Ba 65, pero fue a su vez alcanzado tras las líneas enemigas, y tuvo que volver andando a su aeropuerto.

Rápidamente se hizo con una reputación de buen tirador y táctico inteligente, aumentando así las bajas prestaciones del Gladiator. Pattle derribó cuatro aparatos italianos a primeros de noviembre, cuando acompañaba a su Escuadrón a Grecia para ayudar a resistir el ataque italiano a ese país. El 19 de noviembre derribó cuatro CR 42, el 2 de diciembre destruyó dos Meridionali Ro 37, declarando tres CR 42 dos días después. Cuando su marca alcanzó los once aparatos, fue galardonado con la Distinguished Flying Cross. Para finales de año, había añadido a su lista otro CR 42, un Savoia-Marchetti SM 79 y un SM 81. Destruyó otro aparato italiano más, un CR 42, el 9 de noviembre, mientras volaba en un Gladiator desde Paramythia, antes de que el Escuadrón 80 fuera reequipado con el Hawker Hurricane.

Adaptando sus tácticas a dicho monoplano de mayor velocidad, Pattle derribó un Fiat G 50 el 20 de febrero, al que siguió un CR 42 el 27 de febrero. Al día siguiente entró en combate durante la gran batalla que se desarrolló sobre la total extensión del sur de Albania, y su aportación a la victoria fue de dos CR 42 y dos bombarderos Fiat BR 20. El 4 de marzo se le atribuyó la destrucción de tres G 50, con lo cual su marca se elevó a veinticuatro victorias y fue recompensado con el primer distintivo en su Distinguished Flying Cross.

Pattle fue entonces encargado del mando del Escuadrón 33, que también volaba en Hurricanes, en Grecia, y derribó un G 50 el 23 de marzo. Poco después, los alemanes participaron en la campaña de los Balcanes y la RAF empezó a encontrarse con la Luftwaffe en el aire. El 6 de abril, Pattle destruyó dos Messerschmitt Bf 109; para el 12 de abril ya había añadido a su marca un CR 42, dos Junkers-Ju 88, un Bf 109, un Bf 110, un Heinkel He 111, un Dornier Do 17 y un SM 79. El ritmo de la lucha empezaba ya a dejarse sentir en Pattle y sus compañeros; aun así continuó volando, a pesar de un fuerte ataque de gripe, destruyendo dos Bf 109 y un Ju 88 el 19 de abril.

Al día siguiente entró en acción contra unos Messerschmitt sobre la bahía de Eleusis y destruyó dos Bf 110 antes de que se le viera volar en ayuda de uno de sus comandantes, el teniente piloto W. J. Woods. A Pattle le atacaron, a su vez, dos Bf 110 y el joven sudafricano fue derribado sobre el mar. En el momento de su muerte, su marca contaba oficialmente con 23 victorias declaradas, pero generalmente se considera que destruyó muchos más aparatos, debido, en gran parte, a que solía atribuir a los demás las victorias que, en su mayor parte, conseguía él. Es muy posible que ninguno de los pilotos del sector mediterráneo fuera más conocido y apreciado que este modesto sudafricano, al que se suele llamar «el as olvidado».



Gloster Gladiator Mk II del Escuadrón n.° 80 de la RAF, pilotado por el capitán St. J. Pattle en diciembre de 1940.

Dimensiones Envergadura: 11,22 m. Longitud: 9,11 m. Altura: 3,48 m.	**Prestaciones** Velocidad máxima: 602 km/m. Techo operativo: 11.280 m. Autonomía: 756 km.
Motor Rolls Royce Merlin de 1.440 caballos.	**Armamento** Dos cañones Hispano de 20 mm. Cuatro ametralladoras Browing de 0,303 pulgadas (7,69 mm).

LOS ASES
Y SUS AVIONES (28)





El Supermarine Spitfire de John Kent

John Alexander Kent fue uno de los pilotos verdaderamente sobresalientes de todos los tiempos, célebre no sólo como piloto de caza de la RAF con una gran marca de victorias, sino también como brillante piloto de pruebas. Sobre él recayeron trabajos como el de pilotar aparatos capturados al enemigo, desarrollar el equipamiento de los aviones y llevar a cabo operaciones muy diversas.

Nacido en Canadá en 1914, Kent se graduó de piloto en la Winnipeg Flying School y llegó a Gran Bretaña en 1935, uniéndose a la RAF y siendo enviado al escuadrón 19, que pilotaba cazas biplanos Gloster Gauntlet, en Duxford, condado de Cambridge. Después de una breve pausa en el Royal Aircraft Establishment, en Farnborough, donde pilotó cazas de nuevo diseño y prototipos, fue destinado al Escuadrón 212 en Francia, pilotando el Supermarine Spitfire, en vuelos de reconocimiento fotográfico.

El 2 de agosto de 1940 fue nombrado comandante de vuelo en el Escuadrón 303, una unidad polaca que se había organizado en Northolt, Middlesex, y estaba equipada con el famoso Hawker Hurricane. A partir de entonces, Kent comenzó una curiosa asociación con los Polacos Libres, ganándose rápidamente su respeto como piloto y como jefe. En el Escuadrón 303, Kent derribó dos Messerschmitt Bf 109 E, un Bf 110 y un Junkers Ju 88 durante la batalla de Inglaterra, junto con algunas victorias no confirmadas. Al final de la batalla, fue enviado a Biggin Hill, para dirigir el Escuadrón 92, equipado con Spitfires, unidad que poseía una envidiable marca de combate. El 1 de noviembre de 1940 destruyó un Bf 109 que hacía la victoria cien del Escuadrón y derribó otros dos más al día siguiente.

En junio de 1941, fue promovido al rango de comandante en vuelo y enviado a Northolt una vez más, en esta ocasión para dirigir la nueva ala polaca. Esta unidad comprendía los Escuadrones 303 (Kosciuszko), 308 (Krakówski) y 315 (Deblinsky), equipados entonces con el Spitfire Mk IIB y VB. Kent, cuyo Spitfire Mk VB aparece representado en la fotografía que acompaña estas líneas, podía, como jefe de la unidad, grabar sus iniciales como código en su avión. Su insignia personal en esta ocasión se trataba del águila polaca superpuesta a la hoja de alce canadiense pintada sobre el lateral del fuselaje, por encima de los alerones.

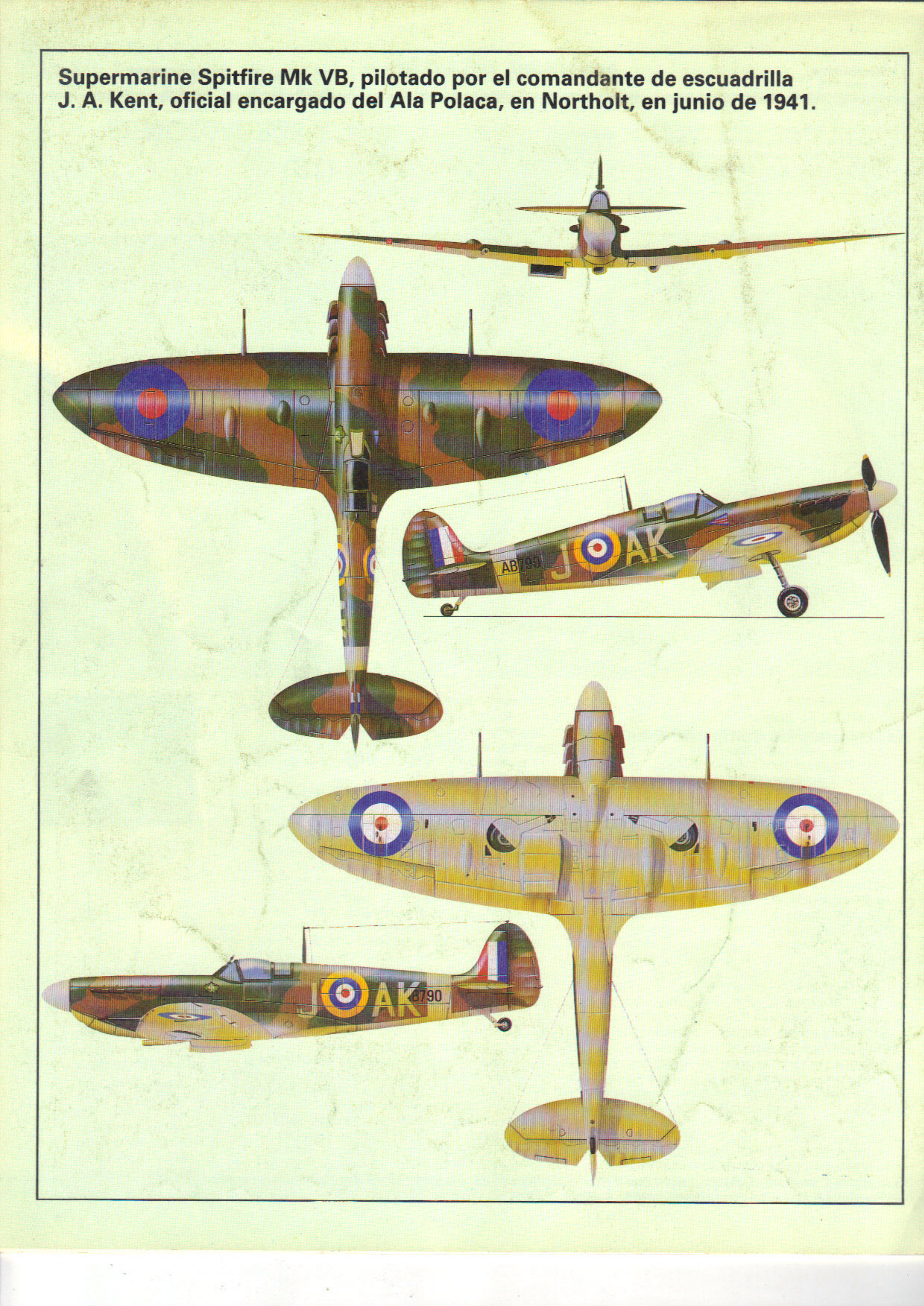
Mientras volaba con los polacos, Kent destruyó seis Bf 109 y fue galardonado con la Virtuti Militari polaca y la Cruz de Vuelos Distinguidos. Después de un viaje por Canadá y Estados Unidos adiestrándose en el pilotaje de diferentes tipos de aparatos americanos, volvió a Gran Bretaña, siendo promocionado al grado de Jefe de Grupo (coronel) para dirigir al Church Stanton de la RAF. A finales de 1942, fue enviado al norte de Africa y allí voló ocasionalmente en diferentes operaciones, pero su trabajo fue de carácter administrativo en su mayor parte. Al final de la guerra, su marca se dio oficialmente como de trece victorias, aunque, a través de testigos independientes quedó claro que por lo menos seis aparatos más cayeron ante sus ametralladoras.



Arriba, a la izquierda:
Kent, fotografiado cuando servía en el Escuadrón 303, la primera unidad operacional polaca del Mando de Cazas de la RAF.
Encima:
Un Spitfire Supermarine Mk VB del Escuadrón 92, que Kent mandó durante 1940-41.
Sobre estas líneas:
La insignia personal de Kent, que combina la hoja de alce del Canadá con el águila polaca.

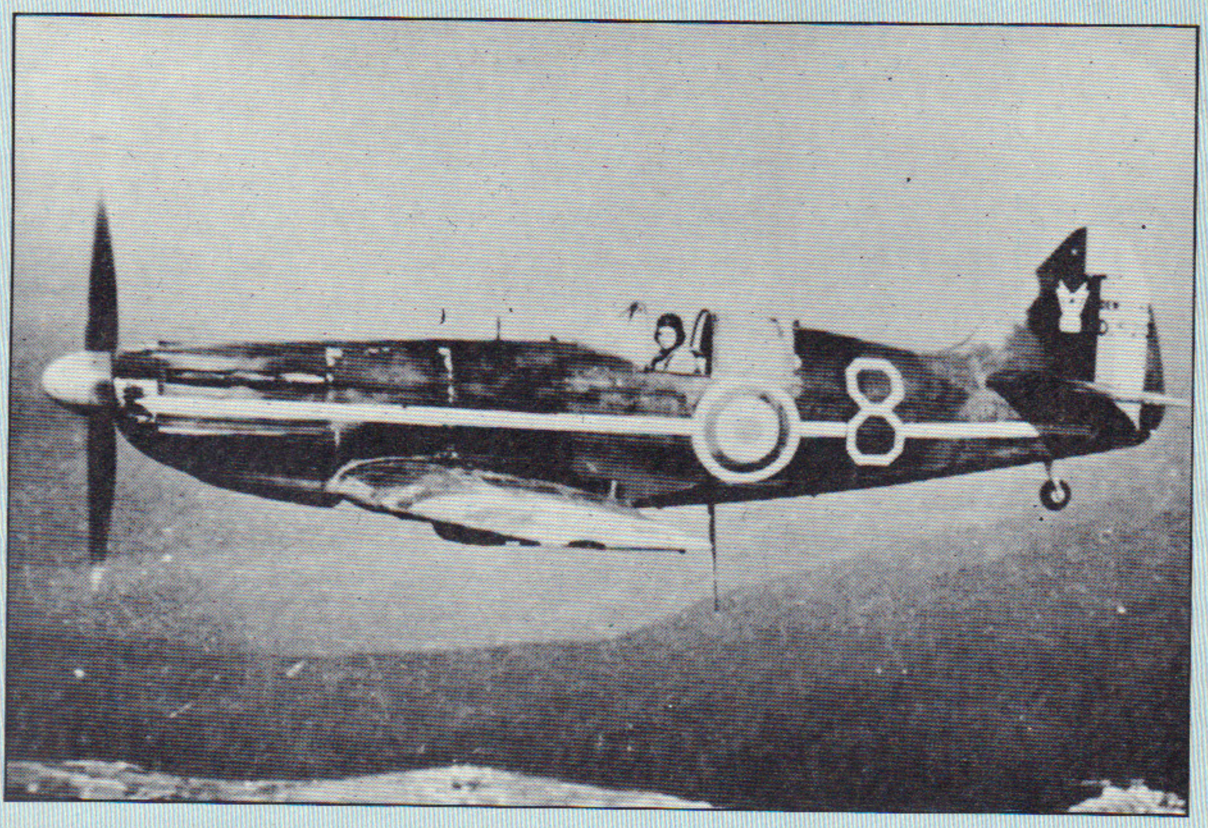
Córtese por la línea de puntos y coleccionese aparte

Supermarine Spitfire Mk VB, pilotado por el comandante de escuadrilla J. A. Kent, oficial encargado del Ala Polaca, en Northolt, en junio de 1941.



Dimensiones Envergadura: 10,2 m. Longitud: 8,76 m. Altura: 2,57 m.	**Prestaciones** Velocidad máxima: 527 km/h. Techo operativo: 11.000 m. Alcance: 990 km.
Motor Hispano Suiza 12445 de 930HP.	**Armamento** Un Canon Hispano de 20 mm. Dos ametralladoras Mac de 7,5 mm.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (29)





Le Gloan volando en un D 520 de la quinta escuadrilla del GC III/6 (su divisa, arriba) con base en Casablanca, Marruecos, en noviembre de 1940. Le Gloan murió en accidente en un Bell P.39 Airacobra, el 11 de septiembre de 1943.

El Dewoitine D 520 de Pierre Le Gloan

Cuando los alemanes se lanzaron a la ofensiva total contra Francia y los Países Bajos el 10 de mayo de 1940, solamente se había entregado el 36 Dewoitine D 520 al Ejército del Aire. Con una velocidad máxima de 527 kilómetros por hora, era el mejor caza francés que se construyó durante la Segunda Guerra Mundial, más o menos comparable al Hawker Hurricane, aunque experimentaba una falta crónica de armamento.

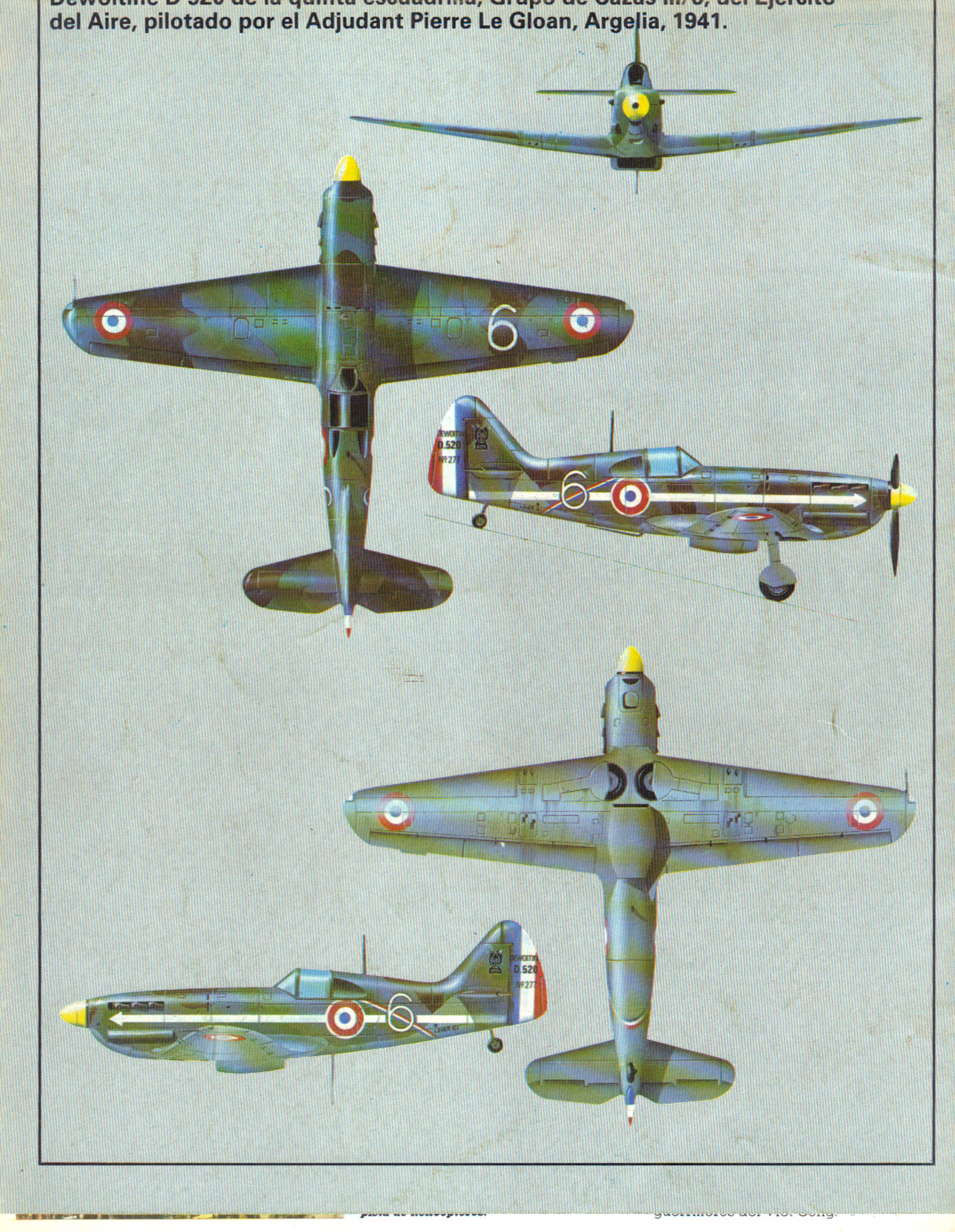
Entre el grupo de unidades que tenían que recibir el D 520 durante la invasión alemana, estaba el Grupo de Cazas III/6, en Luc-en-Provence, para la defensa de Marsella contra los ataques de la Regia Aeronautica italiana. Uno de los pilotos de la unidad era el Sargento Mayor Pierre Le Gloan, que ya se había apuntado cuatro victorias confirmadas y otra probable pilotando el obsoleto Morane Saulnier MS 406. El 13 de junio logró derribar dos bombarderos Fiat BR-20, aunque volando ya un D.520.

El 13 de junio, apenas una semana después de que el GC III/6 recibiese los primeros D 520, los aparatos de la unidad estaban tomando tierra en Luc, después de una patrulla sobre Marsella, cuando el aeródromo fue atacado por cazas Fiat C.R. 42 y bombarderos B.R. 20. El comandante Paul Stehlin ordenó inmediatamente que los pilotos que aún no habían tomado tierra hicieran frente a los incursores italianos. Le Gloan primera pasada. Le Gloan derribó entonces un segundo avión antes de que le reclamaran para cubrir el campo, que estaba siendo acribillado por otra formación de CR 42.

De éstos, puso fuera de combate un tercero y aún un cuarto y, antes de que se le terminara la munición, atacó y destruyó un BR 20, cuya tripulación saltó en paracaídas y fue invitada a cenar en el comedor de oficiales antes de ser enviada al campo de prisioneros. Le Gloan fue promovido al rango de subteniente inmediatamente después de aterrizar.

Con una marca de once victorias confirmadas, Pierre Le Gloan fue probablemente el quinto piloto de marca más alta cuando se firmó el armisticio y uno de aquellos pilotos que, en consecuencia, fueron enviados rumbo al norte de Africa, junto con unos 165 Dewoitine D 520. Permaneció en la quinta escuadrilla GC III/6 con base en Maison Blanche, en Argelia, durante los primeros cinco meses de 1941, donde pilotó el D 520 n.º 277, representado en la fotografía que acompaña estas líneas. En junio de aquel año, Le Gloan acompañó a la GC III/6 a Siria, para reforzar los MS 406 del GC 1/7, y participó en la campaña de gran envergadura que se organizó al resistir las fuerzas de Vichy la ofensiva de las tropas aliadas en aquel país. A la GC III se la atribuyó la destrucción de diecinueve aparatos de la RAF y del Arma Aérea de la Flota, se dice que Le Gloan mismo derribó once, elevando su

Dewoitine D 520 de la quinta escuadrilla, Grupo de Cazas III/6, del Ejército del Aire, pilotado por el Adjudant Pierre Le Gloan, Argelia, 1941.



pista de helicópteros.

guerrilleros del Viet Cong.

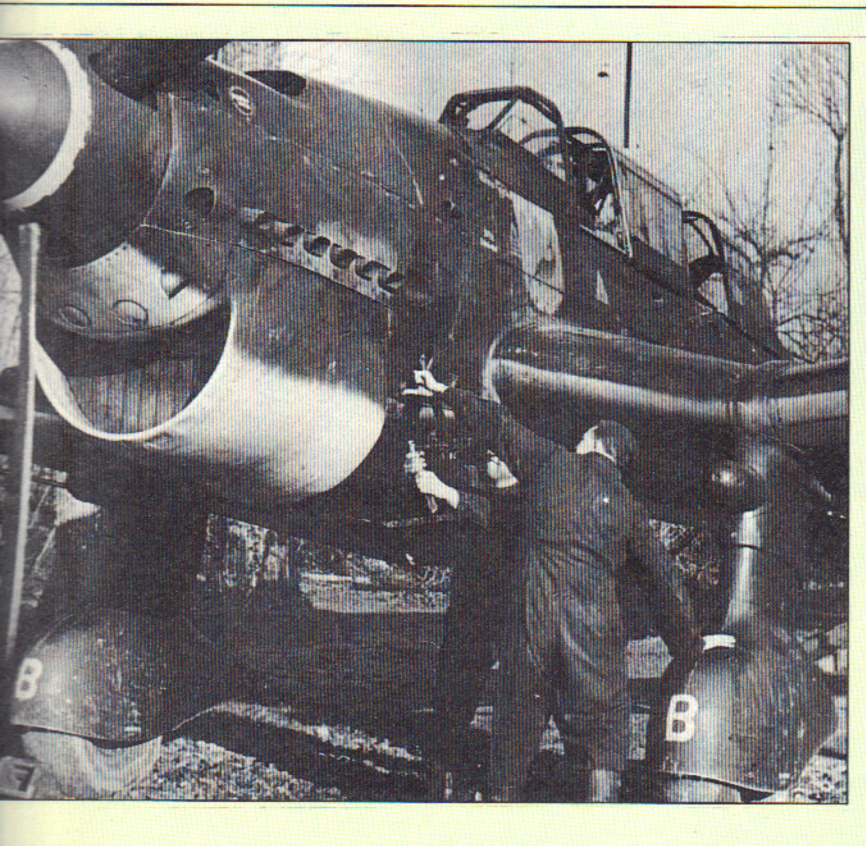
Dimensiones
Envergadura: 13,8 m.
Longitud: 11,1 m.
Altura: 4,01 m.

Motor
Junkers Jumo 211, de 1.200 caballos

Prestaciones
Velocidad máxima: 383 km/h.
Techo operativo: 8.000 m.
Alcance: 790 km.

Armamento
Tres ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.
Una bomba de 500 kg.

LOS ASES Y SUS AVIONES (30)





Junkers Ju 87 de Hans-Ulrich Rudel

os logros de Hans-Ulrich Rudel durante la Segunda rra Mundial no han sido igualados por ningún otro ador de la historia y le supuso la única Cruz de Ca- lero con hojas de roble de oro. Aunque se alistó en uftwaffe en 1936 y recibió entrenamiento como pi- de bombardero, pasó la mayor parte de los tres uientes años como observador. Hasta 1941 no fue tinado a los Ju 87 —Stuka— de bombardeo en pi- o. El día de la «operación Barbarroja» (22 de junio) sus primeras cuatro salidas de combate como pi- de Stuka, volando en el Junkers Ju 87B. El 23 de tiembre de aquel año, volando como oficial técnico II Gruppe, Rudel atacó unas unidades de la flota en Kronstadt, hundiendo el acorazado «Marat», 23.600 toneladas; en ataques posteriores hundió crucero y un destructor. El 6 de junio de 1942 le concedida la Cruz de Caballero después de haber pletado más de 400 misiones operativas.
continuación, disfrutó de un corto período de des- so, después del cual fue nombrado staffelkapitan noveno Staffel en el Cáucaso. Rudel voló su mi- número 500 el 24 de septiembre y la número 0 el 10 de febrero del año siguiente, usando con uencia el Junkers Ju 86 D. En 1943, Rudel em- ó a volar el antitanque Ju 87 G, dotado con dos ca- es de 30 mm. El 14 de abril le fueron concedidas Hojas de Roble a su Cruz de Caballero.
a Marca de Rudel sobre tanques enemigos des- dos empezó a elevarse rápidamente desde el primer día de la batalla de Kursk, el 5 de julio. En su primera salida destruyó cuatro tanques T-34; a lo largo del día su marca se elevó a doce. El 12 de agosto realizó su salida número 1.300 —Erwinttentschel, su operador de radio, completaba su salida 1.000— y al mes siguiente, Rudel tomaba el mando del Grupo III. El 30 de octubre destruyó su tanque ruso número 100 con el Ju 87 G.

A esto siguió la concesión de las espaldas de la Cruz de Caballero el 25 de noviembre y la promoción a mayor, el 1 de marzo de 1944. El 26 de marzo, Rudel destruyó 17 tanques él solo, elevando su récord de victorias sobre blindados enemigos a 202. El 1 de junio salió en su misión número 2.000, destruyendo su tanque 301; esto le valió la Cruz de Caballero en categoría de diamantes, la medalla de oro de piloto y la Missión Clasp, en oro con diamantes. El 19 de agosto fue derribado y sufrió heridas en las piernas pero siguió en el frente, siendo enviado como teniente coronel al mando del SG 2 «Immelmann». Las Hojas de Roble en oro en solitario le fueron concedidos el 29 de diciembre.

En febrero de 1945, su misión habría sobrepasado con mucho las 2.400 salidas y su récord sobre los blindados enemigos era de 505, pero el 8 de febrero, Rudel fue derribado por el fuego antiaéreo cerca de Lebus. Salvó la vida gracias a su artillero de popa, Dr. Gadermann, pero se le tuvo que amputar el pie derecho, en un puesto de socorro de primera línea. A pesar de la herida sin curar, Rudel continuó combatiendo y consiguió destruir 26 tanques más, antes de que el final de la guerra pusiera término a tan notable carrera.

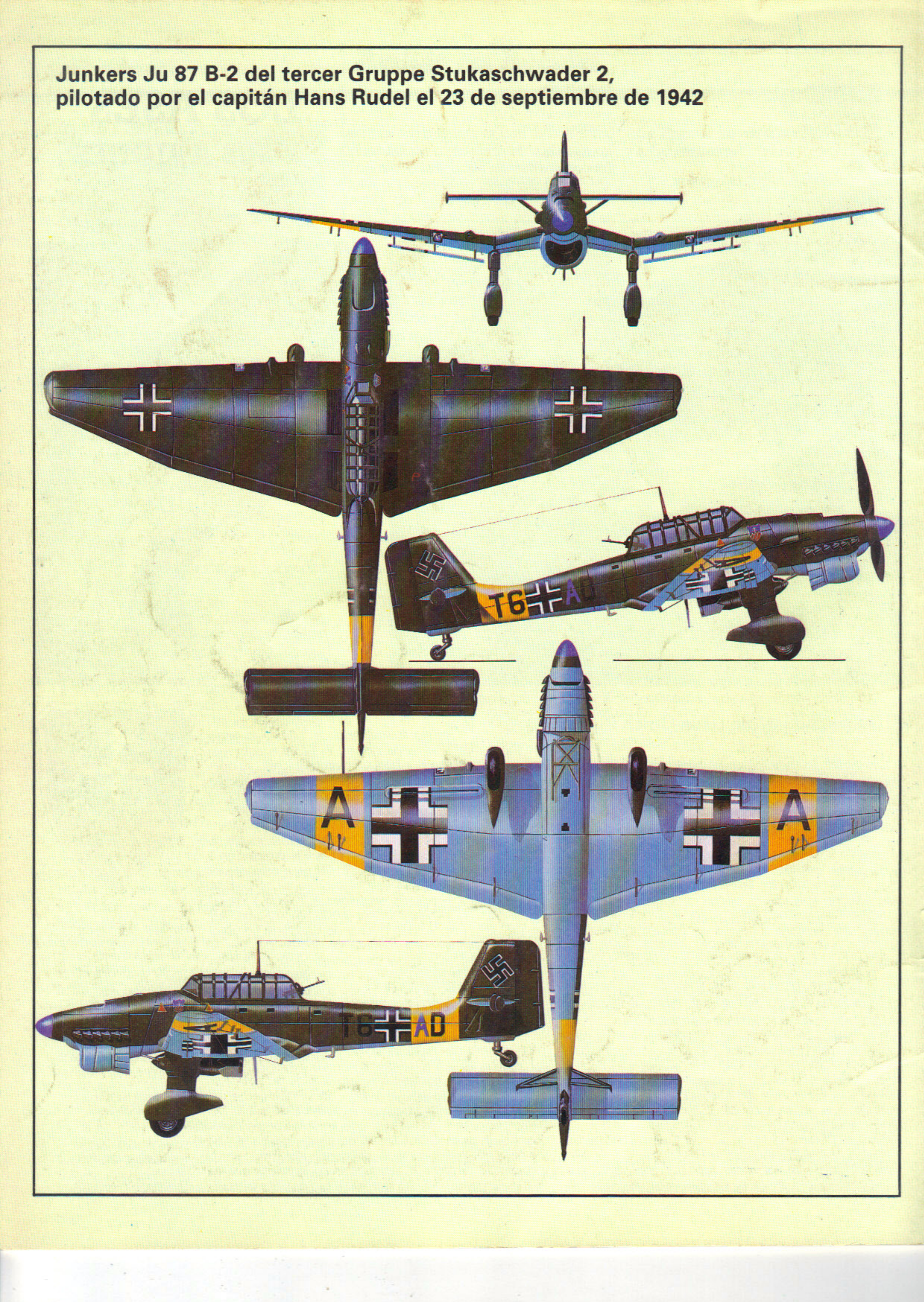


Arriba, a la izquierda: El bombardero Junkers Ju 87B podía transportar 1.000 kg. de bombas en el soporte central bajo el fuselaje.

Arriba: El notable récord de combate de Hans-Ulrich Rudel fue reconocido con la condecoración individual de la Cruz de Caballero con Hojas de Roble.

Sobre estas líneas: El emblema del III Gruppe, Stukageschweader 2.

Junkers Ju 87 B-2 del tercer Gruppe Stukaschwader 2, pilotado por el capitán Hans Rudel el 23 de septiembre de 1942



Dimensiones
Envergadura: 15,52 m.
Longitud: 10,3 m.
Altura: 3,7 m.

Motor
Nakajima Sakai 11, de 1.000 caballos.

Prestaciones
Veloc. máxima: 378 km/h.
Techo operativo: 8.260 m.
Alcance: 1.990 km.

Armamento
Una ametralladora de 7,7 mm. Tipo 92.
Carga máx. en bombas: 800 kg.

El Nakajima B5N2 de Mitsuo Fuchida

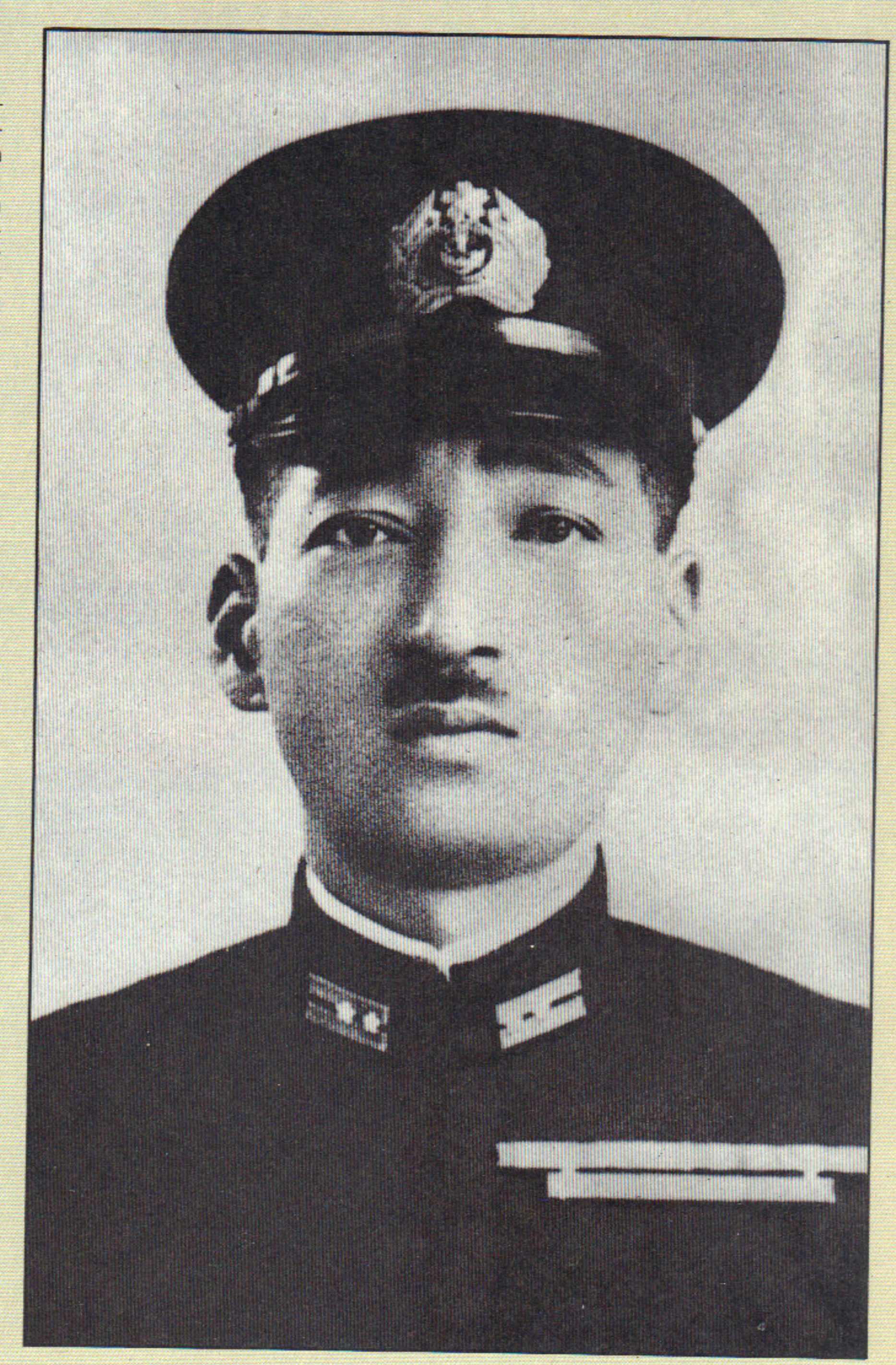
El comandante Mitsuo Fuchida, de la Armada Imperial del Japón, consiguió la fama dirigiendo el devastador ataque aéreo sobre los buques insignia de la flota americana en el Pacífico, en Pearl Harbour, en 1941, precipitando así la entrada de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. Piloto bien cualificado, Fuchida voló sin embargo en la carlinga del observador del avión insignia Nakajima B5N2. Después de seguir el ataque de la flota aérea británica sobre la base naval italiana de Taranto, con torpederos Swordfish en noviembre de 1940, que terminó con el hundimiento de tres acorazados contra la pérdida de dos aviones propios, el hasta entonces agregado naval japonés en Londres, comandante Minoru Genda, fue llamado a su país y se le ordenó por el almirante Isoroku Yamamoto que planificara desde el estado mayor un ataque similar por sopresa sobre Pearl Harbour, en el caso de que la guerra contra América resultara inevitable.

En el momento oportuno, una fuerza de asalto dirigida por el vice-almirante Chuichi Nagumo, compuesta por unos 370 aviones, fue concentrada al sur de Kyushu y embarcada en los portaviones Akagi, Hiryu, Kaga, Zuikaku, Shokaku y Soryu. El 26 de noviembre de 1941 este convoy levó anclas hacia Hawai y en la oscuridad que precedía al alba del 7 de diciembre, 353 aparatos despegaron para atacar Pearl Harbour en la isla de Oahu. A la cabeza de la primera oleada de noventa bombarderos Nakajimas B5N2 volaba el aparato del comandante Fuchida. Esta primera oleada consistía en 50 bombarderos, dirigidos por el comandante. Shigaharu Murata, cada uno de los cuales llevaba una bomba de 800 kg. Estos bombarderos iban seguidos de otros cuarenta torpederos B5N2, cuyos torpedos iban sujetos con aletas posteriores especiales, que les permitían deslizarse en aguas poco profundas. Había también 43 cazas Mitsubishi A6M2 y 51 bombarderos Aichi D3A1.

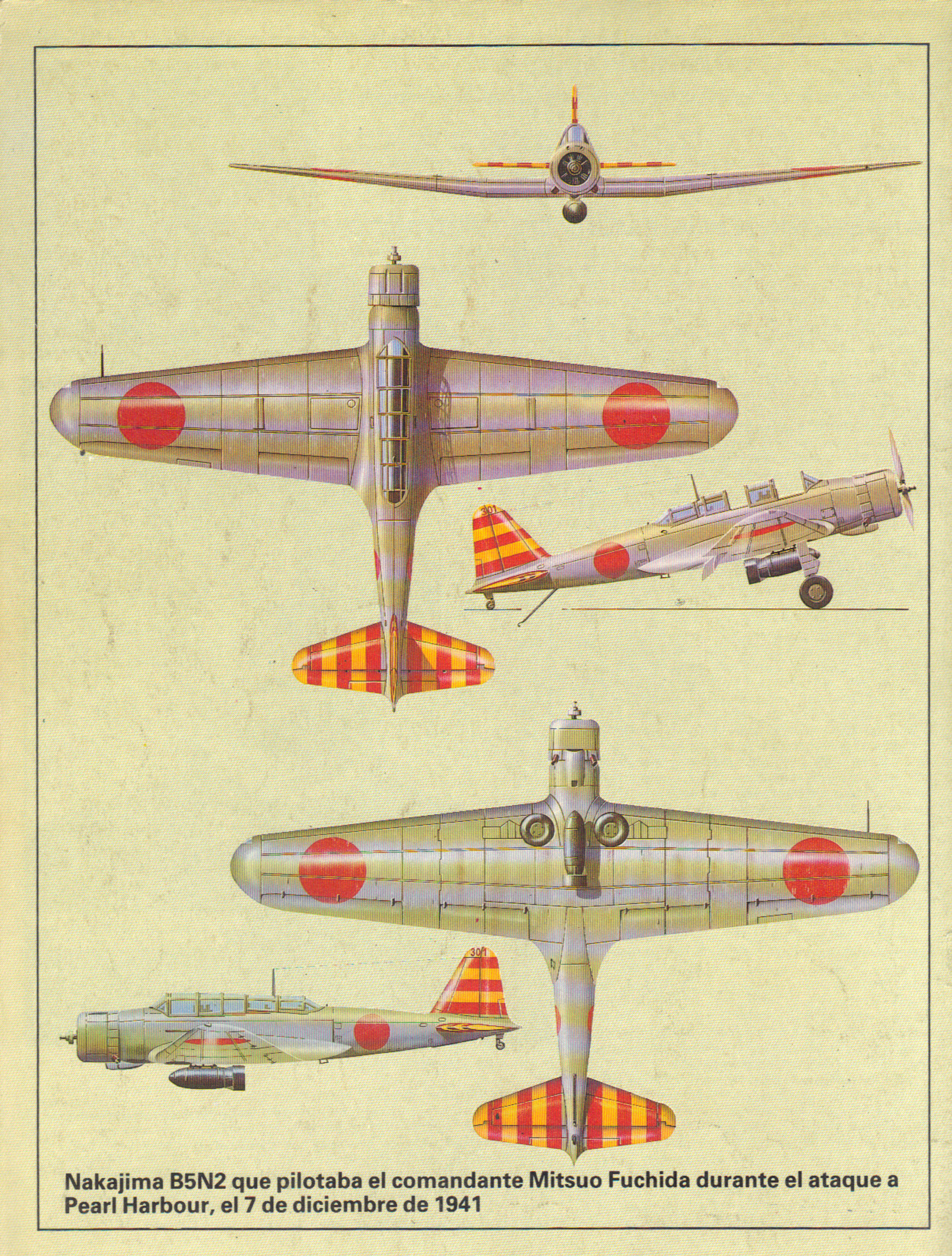
A las 7,49 de la mañana, Fuchida llegó a Pearl Harbour y dio la señal: «Tora, tora, tora», para que comenzara el ataque. La primera bomba cayó sobre la isla Ford, a las 7,55 y se cree que destruyó un escuadrón completo de hidroaviones. La sorpresa fue casi total y 20 minutos después la segunda oleada de 54 bombarderos horizontales B5N2, 78 bombarderos en picado y 35 cazas, dirigidos por el comandante Shigekazu Shimazaki, abrió el asalto. A las 8,30 el ataque había terminado. Los americanos derribaron 29 aparatos —pérdida más pequeña que la de Taranto— pero los japoneses habían hundido cuatro acorazados y dañado otros cuatro, destruido casi 200 aparatos y matado a más de 2.300 norteamericanos.

Mitsuo Fuchida volvió sano y salvo, y a pesar de sus ruegos para que le permitieran dirigir otro ataque sobre Pearl Harbour, fue requrido por el mismo emperador para que le hiciera, en persona, el informe sobre el ataque. El 19 de febrero de 1942 dirigió una operación contra Darwin con 188 aviones, que devastó la ciudad, echó a pique una docena de barcos y destruyó 18 aviones. Entre el 5 y el 9 de marzo dirigió una serie de bombardeos contra objetivos navales ingleses en el área de Ceilán y hundió cinco barcos, incluyendo los cruceros pesados HMS «Dorsetshire» y HMS «Cornwall».

Fuchida sufrió un ataque de apendicitis poco antes de la gran batalla de Midway, que le impidió llevar el mando de los ataques aéreos desde el portaviones «Akagi», uno de los barcos japoneses que fueron hundidos durante la batalla. Más tarde fue el jefe de estado mayor de la flota aérea japonesa combinada durante la batalla de las Marianas, en junio de 1944, la mayor y la última de las batallas del Pacífico, que terminó con el dominio japonés del aire.



El comandante Mitsuo Fuchida, quien pronunció las tres palabras «Tora, tora, tora» que desencadenaron el ataque aéreo japonés sobre Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941 implicando a América y al Japón en la Segunda Guerra Mundial.



Nakajima B5N2 que pilotaba el comandante Mitsuo Fuchida durante el ataque a Pearl Harbour, el 7 de diciembre de 1941

Dimensiones	Prestaciones
Envergadura: 13,87 m. Longitud: 10,87 m. Altura: 3,76 m.	Velocidad máxima: 224 km/h. Techo operativo: 3.260 m. Alcance: 1.657 km. (máximo).
Motor	**Armamento**
Britol Pegasus III M3, de 690 caballos.	1 ametrall. Lewis o Wickers 0,303 1 torpedo de 45,7 cm.

LOS ASES
Y SUS AVIONES (32)





El Fairey Swordfish de Eugene Esmonde

Nacido gemelo en una familia de trece hermanos, el 1 de marzo de 1909, y criado en Drominahg, Tipperary, Eugene Esmonde, fue destinado a una corta comisión de servicio en la RAF con la Fleet Air Arm, en el Mediterráneo. En 1933, se unió a la Imperial Airways como piloto y se le nombró evèntualmente capitán de uno de los nuevos hidroaviones Short Empire en la ruta Southampton-Australia. En la primavera de 1939, se le invitó a unirse nuevamente a la Fleet Air Arm con el rango de «lieutenant-commander» y se incorporó en ese mismo mes de abril. Escapó del «Courageous» cuando el portaviones fue torpedeado pocos días después del comienzo de la guerra.

Designado para dirigir el escuadrón 825, que para 1936 se había convertido en la primera unidad en ser equipada con los lanzatorpedos biplanos Fairey Swordfish, Esmonde sirvió a bordo del HMS «Furious» a partir de julio de 1940. En la primera parte del año siguiente, comandó a su escuadrón, a bordo esta vez del HMS «Victorious», con tiempo de participar de manera decisiva en la acción en la que los Swordfish inutilizaron al barco de guerra alemán «Bismarck» en el Atlántico, el 23 de mayo de 1941.

Por sus buenas dotes de mando y por el valor desplagado en este ataque, Esmonde fue recompensado con la Distinguished Service Order. Al mes siguiente, el escuadrón de Esmonde fue trasladado al HMS «Ark Royal», pero el famoso portaviones se hundió, después de ser torpedeado por un submarino alemán cerca de Gibraltar, el 12 de noviembre de 1941.

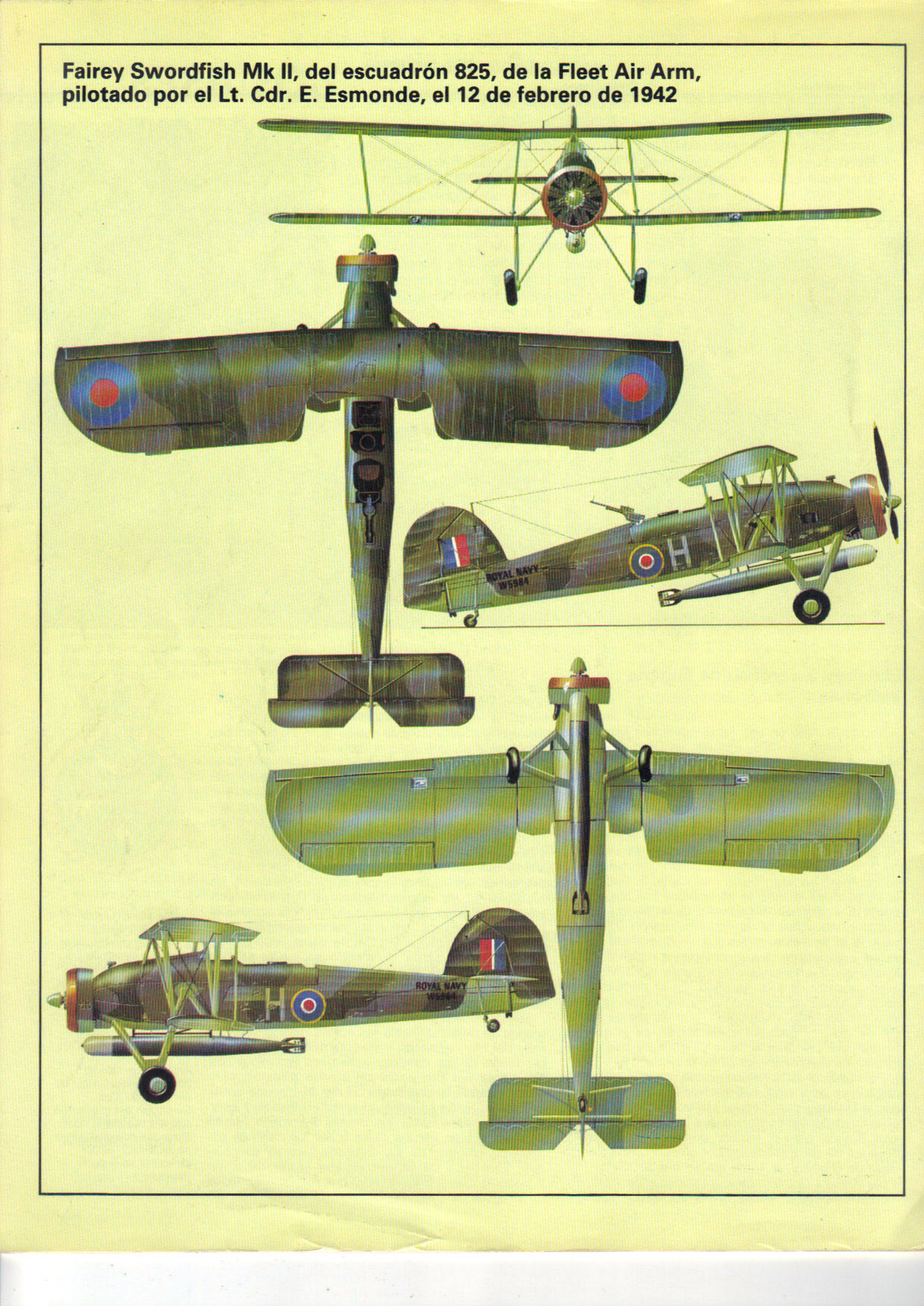
De vuelta a Gran Bretaña, a principios de 1942, Esmonde empezó a reconstruir el escuadrón 825 con un Swordfish Mk II, que presentaba un ala inferior revestida de metal. Durante la noche del 11 al 12 de febrero los buques alemanes «Scharnhorst», «Gneisenau» y «Prinz Eugen» salieron de Brest y se dirigieron a Alemania a través del Canal. El 12 de febrero, a Esmonde se le pidió que participara en una operación que atajara el paso de los buques, si se atrevían a dar semejante paso. Aunque se le aseguró que sólo tendrían que emplear su fuerza en un ataque nocturno, era evidente que los barcos enemigos tendrían que atravesar el Canal de la Mancha en plena luz del día. Además, el escuadrón 825 se encontraba a la mitad de sus posibilidades, pero como se le afirmó que el ataque iría cubierto por cinco escuadrones de cazas, Esmonde aceptó la misión. A las 12.30 del 12 de febrero condujo su formación, seis aviones, saliendo de Mauston contra los cazas y el fuego antiaéreo de los acorazados alemanes. Sólo apareció un escuadrón escolta de cazas Supermarine Spitfire. Sin embargo, dividiendo su fuerza en dos secciones, de tres Swordfish cada una, Esmonde se lanzó al ataque, a pesar de los resueltos esfuerzos de los cazas Focker Wulf FW 190 para detenerlos.

Seleccionando al «Scharnhorst» como blanco, Esmonde se dejó caer hasta los quince metros sobre el nivel del mar, entrando inmediatamente bajo el terrible fuego de los cañones antiaéreos enemigos. Su ala inferior fue casi arrancada por los disparos, pero el valiente oficial pudo desprender el torpedo antes de que su avión se viera envuelto en llamas y estallara en el aire. Todos los demás Swordfish fueron derribados, bien por los cazas o por los cañones antiaéreos; ninguno de los torpedos alcanzó su objetivo, Esmonde no se encontraba entre los cinco tripulantes que sobrevivieron y que fueron rescatados de las aguas del Canal.



Arriba, a la izquierda: El LT. Cmdr. Eugene Esmonde, que dirigió el torpedeamiento de los acorazados alemanes que intentaban atravesar el Canal de la Mancha, por el que le fue concedida la Victoria Cross, a título póstumo.

Arriba: Aspecto del HMS Ark Royal antes de ser hundido. Los Swordfish del escuadrón 825 dirigido por Esmonde (insignia sobre estas líneas), están alineados en la parte delantera.



Fairey Swordfish Mk II, del escuadrón 825, de la Fleet Air Arm, pilotado por el Lt. Cdr. E. Esmonde, el 12 de febrero de 1942